N°8

1933 ROK.

SIERPIEŃ



LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.P.

CENA ZŁ. 1

WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

LOT POLSKI

ORGAN OFIC. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIECONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

ROK WYDAWNICTWA XI

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

Komitet Redakcyjny „Lotu Polskiego": Przewodniczący radca *J. Relidzyński*, członkowie: inż. *Cz. Filipowicz*, inż. *K. Moniuszko*, poseł *J. Rudowski*, major pil. *A. Wojtyga*, red. *Z. Wyrzykowski*, por. *A. Zieliński*.

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.—zł., półrocznie 6.—zł., Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.—fr. szw., „ 6.—fr. szw., „ 1 fr. szw.

Za zmianę adresu liczy się 1 zł.

UWAGA: ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE SIĘ TYLKO NA PRENUMERATĘ CAŁOROCZNĄ Z TYM JEDNAK ŻE NALEŻNOŚĆ MOŻE BYĆ UISZCZONA RÓWNIEŻ W RATACH PÓŁROCZNYCH.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0.90, za tekstem zł. 0.60, komunikaty i opisy zł. 1.50. Bilanse i tabele o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce: na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm. Za treść ogłoszeń Redakcja nie odpowiada.

Adres Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, WIERZBOWA 9. Tel.: Red. i Adm. 311-48. Konto czekowe P.K.O. Nr. 7860.

REPREZENTACJE:

Zagranicą: FRANCJA: p. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — NIEMCY: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — WŁOCHY: Comp. Nazionale Aoronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

Redaktor przyjmuje codzienie od godz. 12 do 13. **Rękopisów nie zwraca się**

LOT POLSKI
ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
MIESIĘCZNIK

BOHATER ATLANTYKU KPT.-PIL STANISŁAW SKARZYŃSKI

z wizytą u Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P., insp. armji gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego.



W dniu 7 sierpnia r. b. kpt.-pil. Stanisław Skarzyński złożył wizytę p. Prezesowi Zarządu Głównego L. O. P. P., insp. armji gen. dyw. inż. Leonowi Berbeckiemu. Zdjęcie nasze przedstawia moment z rozmowy w sali konferencyjnej Zarządu Głównego L. O. P. P.

15-cie minut z kpt.-pil. Stanisławem Skarzyńskim

Bohater Atlantyku w Warszawie! Tłumy na lotnisku. Szpalery na ulicach. Warszawa triumfuje. Każdy chce widzieć zbliska postać naszego lotnika. Choć jeden uśmiech, choć jedno spojrzenie w stronę tego, który rozsławił imię Polski. Każdy radosny uśmiech krył w sobie cząstkę wielkiego zwycięstwa, każdy uczestnik brał sobie jego triumf.

A bohater? Szedł roześmiany całem sercem, ale jakby onieśmielony tylu owacjami, jakby bał się brać naraz tyle gorących, oddanych mu serc rodaków. Wrodzona skromność krępowała go. A był to dzień niezwykły, tak piękny, że za dzień taki jeden warto oddać całe życie...

Pierwsze dni w Warszawie. Kpt. Skarzyński każdą godzinę, każdą chwilę, miał wypełnioną programem. Nie chcieliśmy w tych pierwszych gorących dniach zabierać czasu naszemu bohaterowi, ale również nie mogliśmy zostawić naszych Czytelników bez kilku słów rozmowy ze znakomitym lotnikiem.

Odszukujemy lekko zakonspirowany telefon, — Kapitana niema jeszcze w domu. Pani Kapitanowa informuje nas, iż małżonek będzie o 3-ciej na obiedzie. O 4-ej jesteśmy w budynku Nr. 7, obliczając godzinkę na obiad.

Wchodzimy do miłego mieszkanka, zamienionego narazie... w muzeum lotniczo-egzotyczne. Nie wia-

domo co podziwiać, każdy eksponat przyciąga oczy, chciałoby się długo, długo tu pozostać...

— Spóźnił się Pan, Mąż już uciekł — mówi z pięknym uśmiechem Pani Kapitanowa.

— Ha, trudno, będziemy szukać dalej.

W trzy dni później znajdujemy wreszcie kpt. Skarżyńskiego we własnem mieszkaniu.

— Cześć Panie Kapitanie! Melduje się „Lot Polski". Proszę o parę słów dla naszych Czytelników.

— Bardzo chętnie!

Pan kpt. Skarżyński siada przy biurku i kreśli pod fotografją autograf dla Czytelników „Lotu Polskiego".



— Dziękuję w imieniu Czytelników Panie Kapitanie, a teraz parę jeszcze słów. Nie chcę długo zatrzymywać Pana Kapitana, tembardziej, że tyle już wypisała prasa codzienna, iż można z tego złożyć całą bibljotekę.

— Panie Kapitanie, chodzi mi o dwa pytania. Pierwsze: jakie najgroźniejsze momenty przeżywał Pan Kapitan w czasie lotu?

— *Podobnem pytaniem zaskoczyli mnie dziennikarze argentyńscy w chwili, gdy wylądowałem na lotnisku w Buenos Aires. Długo wtedy myślałem i wkońcu odpowiedziałem, że nie było żadnych krytycznych momentów.*

— *Jakto — zapytano?*

— *No tak, powiedziałem, bo cała droga była łatwa. Nie wiem, może jestem mało wrażliwy, ale cała droga, jak to się mówi, przeszła mi gładko.*

Drugie: — Który z momentów dał najwyższe zadowolenie Panu Kapitanowi?

— *Najwyższe zadowolenie dały mi dwa momenty, a więc entuzjazm z jakiem przyjęło mój przylot do Ameryki Południowej wychodźctwo nasze, oraz powitanie w kraju.*

Przekonałem się, że wysiłek mój opłacił się, że lotem swym podniosłem na duchu naszych rodaków na obczyźnie, w kraju natomiast, wzmogłem jeszcze więcej zainteresowanie się lotnictwem.

Rozmowa skończona. Żałuję teraz, że zastrzegłem sobie na wstępie tylko dwa pytania. Chciałoby się z bohaterem Atlantyku pogawędzić dosyta, wiedzieć zdarzenia każdego dnia, wszystkich godzin i wszystkich minut jego wspaniałego i nieporównanego lotu...

Może innym razem. *Z. W.*

PAMIĘTAJ O CHALLENGE W 1934 R.

MUSIMY ZWYCIĘŻYĆ!

SKARZYŃSKI

...Zaczęło się to wszystko przed dwoma laty w Afryce, podczas lotu okrężnego nad czeluściami Czarnego Lądu. Szare oczy utonęły w bezmiarze Atlantyku, do uszu, zmęczonych sennym, monotonnym warkotem silnika, dotarł szum fal, uderzających o piaszczysty brzeg i gdzieś pod szerokiem czołem, ocienionem jasnemi, miejscami już szpakowatemi włosami, zrodziła się zuchwała myśl:

— A gdyby tak sprobować pokonać Atlantyk!... A gdyby tak zmierzyć swe siły z groźnym oceanem!...

Potem już po powrocie do Warszawy, zuchwała myśl nie ustępowała. Przycichła na moment, aby za chwilę wypełznąć w zwoje mózgowe jeszcze natrętniej, jeszcze uporczywiej. Atlantyk rzucił swój urok, z pod którego nie łatwo się wyzwolić. Groźny ocean, znaczony ofiarami tylu żyć ludzkich, ma jakiś niepokonany czar, którym wabi uskrzydlonych ludzi.

Ten urok właśnie kazał Lindbergowi przed sześciu laty wyruszyć samotnie z Nowego Jorku do Paryża, on pchnął w rozwarte ramiona śmierci Nungessera i Colli'ego, i księżnę Wertheim-Loewenstein, i miss Elzie Mackay, i miss Grayson, i wreszcie młodziutką miss Ednę Newcomer, „latającą pielęgniarkę", i tylu, tylu innych. Ten niepojęty czar wywiódł nad „wielką wodę" po raz wtóry Idzikowskiego i Kubalę ku nieznanemu przeznaczeniu, choć raz już tragiczne niepowodzenie przerwało ich lot ku sławie, tym samym czarem wabił Atlantyk miss Amelję Earhart, kobietę-mewę, która dwukrotnie przeleciała groźny ocean i Matterna, i Posta, i Mollisona, i Stanisława Hausnera i... kto ich tam wszystkich zliczy.

Atlantyk rzucił swój czar i na kapitana Stanisława Skarżyńskiego.

W rok później projekt, który zrazu wydał się zupełnie niewykonalny, pozostający w sferze marzeń, zaczął przyoblekać się w realne kształty. Kpt. Skarżyński zaczął przygotowywać się do lotu, uzyskał poparcie władz, wystarał się o środki i... poleciał.

Poleciał w największej tajemnicy. Dowiedzieliśmy się o jego zuchwałym czynie dopiero wówczas, gdy już zbliżał się do brzegów brazylijskich, gdy już szara płachta Atlantyku pozostała niemal cała za nim.

Jak wąski strumyk, sączyć się począł teraz czas, odmierzany czarnemi ramionami wskazówek na bezdusznych, obojętnych tarczach zegarów. Dzieliliśmy godziny na kwadranse, na minuty, na sekundy nieledwie, oczekując z biciem serca wieści z drugiej półkuli z tamtej strony oceanu. Czy przeleciał szczęśliwie, czy udało mu się pokonać groźny ocean, czy most powietrzny, po którym zdążał ku sławie, nie załamał się gdzie, czy któreś z niewidzialnych przęseł nie runęło w szare odmęty? Niepokój targał wszystkiemi sercami. Już powinna być jakaś wieść, już przecie wedle obliczeń, powinien lądować w Ameryce. O Boże! Jakże powoli oblatuje kulę ziemską słowo, zaklęte w iskrę elektryczną, wysłaną z anteny!

— — — — — — —

Lotnisko w Maceio puste i senne — nikogo poza funkcjonarjuszami Aeropostale'u, którzy szybko podążają w moia stronę. Wychodzę czemprędzej z kabiny i z wielką ochotą zapalam papierosa — smakuje przedziwnie po dwudziestogodzinnej zgórą wstrzemięźliwości.

Na twarzach kierownika portu i mechaników maluje się wyraźne zaciekawienie. Po raz pierwszy widzą na swojem lotnisku mały samolocik turystyczny. Po powitaniach, pierwsze pytanie:

— Skąd?

— Z Saint Louis du Senegal! — odpowiadam skromnie.

— Cooo? — kierownik portu ma taką minę, jakby się przesłyszał, ale po chwili jego niedowierzanie przechodzi w entuzjastyczny podziw. Słowa uznania i zachwytu. Raz po raz wylewne, gorące uściski rąk.

Owszem, byli zawiadomieni o moim starcie z St. Louis, ale nie przypuszczali nawet przez chwilę, że to taka maleńka maszyna, zwłaszcza, gdy przyszła wiadomość z Natalu, że nie lądowałem tam, tylko pociągnąłem dalej na południe".

Temi słowy kpt. Skarżyński opisuje swoje lądowanie w Maceio, po szczęśliwym przelocie nad Atlantykiem od brzegów afrykańskich do brazylijskich.

Tak jak kierownik aeroportu w Maceio, zdumiał się cały świat. Na takim wątłym turystycznym samolociku, w takiej maleńkiej łupince, przelecieć groźny ocean, przebyć przeszło trzy i pół tysiąca kilometrów nad wzburzonym bezmiarem wód, w mgle i deszczu, pokonać burze i przeciwne wiatry! Na to trzeba mieć pud bohaterstwa i łut szczęścia...

Z takiem samem bohaterstwem wpadli przed przeszło wiekiem, w ziejącą ogniem i żelazem gardziel Somosiery szwoleżerowie Kozietulskiego, z takiem samem bohaterstwem kładły tamę ze swych ciał przed atakiem wojsk bolszewickich, szare pułki ochotnicze, broniące w roku dwudziestym Warszawy...

Rano świat przetarł oczy ze zdumieniem.

— Więc ziemia stała się już tak mała, że na samolotach turystycznych przelatuje się z kontynentu na kontynent, oddzielony jeden od drugiego tysiącami kilometrów wodnej pustyni! Więc już nie trzeba budować wielkich samolotów transatlantyckich, olbrzymów powietrznych, — wystarczy mały turystyczny płatowiec seryjny, jakim dotychczas latało się między Warszawą a Krakowem, gdy szło o małą wycieczkę powietrzną...

— — — — — — —

Czekaliśmy na tę radosną chwilę długo, długo — od roku 1928, od dnia, w którym dowiedzieliśmy się, że w dalekim Paryżu sposobią się do lotu przez Atlantyk dwaj polscy lotnicy, major Ludwik Idzikowski i major Kazimierz Kubala.

Wskrześmy w pamięci tę chwilę, gdy z nad Sekwany nadeszła tak oczekiwana wieść:

— Wystartowali!...

I pełne radosnego niepokoju oczekiwanie i ból zawodu — zawrócili. Lot nieudały, szczęściem, że obaj lotnicy uratowani i uratowany samolot.

I w rok później po raz drugi te same przeżycia, zakończone brutalnie tragiczną wieścią — Idzikowski zabity, Kubala ranny... Złoty sen o zwycięskiem pokonaniu Atlantyku przerwany nagle brutalną rzeczywistością...

A później, rok temu, Stanisław Hausner... Amarantowa „Rosa Maria" podniebnym szlakiem mająca połączyć Nowy Jork z Warszawą. Odżyły najgorętsze pragnienia, pochowane gdzieś na dnie serc wraz z bohaterską, ofiarną śmiercią Idzikowskiego. Już szykowaliśmy się w Warszawie, by powitać Hausnera i znów zawód, znów bolesne rozczarowanie, okraszone w tydzień później radością ze szczęśliwego ocalenia bohaterskiego lotnika.

I wreszcie Skarżyński.

Położyliśmy się pamiętnego wieczora z niepokojem w sercach, a rano, gdy otworzyliśmy oczy, radosna rzeczywistość rozkrzyczała się do nas ze szpalt dzienników.

— Przeleciał!... Pokonał szczęśliwie Atlantyk i pobił rekord!

I dalej — nie lądował w Natalu, na pierwszem lotnisku brazylijskiem, ale pognał dalej, do Maceio, aby ustalić jaknajwiększy rekord, jaknajwięcej chwały przysporzyć polskim skrzydłom. Znalazł w sobie dość sił, aby po przemierzeniu Atlantyku, po zwalczeniu burz i przeciwnych wiatrów, lecieć dalej, aby jaknajdalej od miejsca startu, aby jaknajdłuższą przebyć drogę...

Testament Idzikowskiego został spełniony.

— — — — — — —

Tak czuliśmy my. W Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Wilnie, Lwowie... My, na ziemi ojczystej. Duma rozpierała nam piersi, radość wypełniała po brzegi serca...

A teraz pomyślmy, co musiało się dziać w duszach tych Polaków, ku którym leciał kapitan Skarżyński przez „wielką wodę", w sercach tych, co obojętnym losem rzuceni zostali z ziemi ojczystej na drugą półkulę, co w cieniu palm podzwrotnikowych szukać muszą ochrony przed palącemi promieniami tropikalnego słońca...

Na skrzydłach swego wątłego samolociku wiózł kapitan Skarżyński tym ludziom wielką prawdę, że ta daleka Ojczyzna żyje, rozwija się, że krzepnie coraz bardziej, jest coraz silniejsza, coraz potężniejsza. Nietylko Amerykanie, Anglicy, Francuzi i Włosi pokonać mogą Atlantyk, nietylko ich skrzydła sięgają na drugą półkulę, ważą się na czyny niemal szalone w upartej walce o opanowanie przestworzy...

Z jaką dumą szaloną czytali ci ludzie wiadomości o samotnym lotniku polskim, co przyleciał do nich z tamtej strony oceanu, niespodziewanie zupełnie, bez szumnej reklamy i krzykliwych zapowiedzi, jak na prawdziwego lotnika-sportowca przystało.

Skusił go urok Atlantyku, ale wiodło go i pragnienie przysporzenia chwały polskiemu lotnictwu, dodania otuchy braciom, rozsianym na drugiej półkuli.

Ten cel został osiągnięty. Lot kpt. Skarżyńskiego poprzez Brazylję i Argentynę, gdzie znajdują się największe skupienia polskie, zamienił się w jedno pasmo uroczystości ku czci polskiego lotnictwa. Słowo „polski lotnik" stało się symbolem bohaterstwa, synonimem odwagi...

— — — — — — —

POWITANIE W WARSZAWIE



FOTO.MONT. ST. BIBORZYCKI.

1) Leci, 2) powitanie, 3) przed mikrofonem, 4) w aucie z małżonką, 5) depesza, 6) dekoracja, 7) rozmowa z szefem Dep. Lot. Cyw. płk. Filipowiczem, 8) rozmowa z min. Bułkiewiczem, 9) z przejścia pod pomnik Lotnika, 10) eskortująca eskadra.





FOT. MON ST. BIEDRZYCKI.

1) Lampka wina w A. R. P., 2) na Zamku, 3) na balkonie, 4) rozmowa z panią Żwirko, 5) przed pomnikiem Lotnika, 6) na grobie ś. p. mjr. pil. L. Idzikowskiego, 7) tłumy.

Pozatem inne wartości...

Więc pierwszorzędny wyczyn sportowy. Przelot samotny, bez sekstansu, map morskich i radjogoniometrji dokładnie po loksodromie wykreślonej między St. Louis a Natalem, co do kilometra.

— Szczęście—powie kto może.—Przypadek...

Nie! To nie szczęście tylko i nie przypadek! To konsekwencja doskonałego przygotowania i sumiennego opracowania wszystkich szczegółów zamierzonego lotu, to spokojne, jak podczas treningu wykonanie w odpowiednim czasie wszystkich zgóry przewidzianych i przemyślanych czynności. Wreszcie wiara w powodzenie i ufność w maszynę...

R. W. D. nie zawiodła pokładanego w niej zaufania. Okazało się, że jest to dziś najlepszy bodaj samolot sportowy w Europie, a kto wie czy nie na całym świecie. Cztery rekordy międzynarodowe, zwycięstwo w Challenge'u 1932 r. i przelot przez Atlantyk—czy to nie dość? Czy to nie wystarczy?

Dzięki lotowi kpt. Skarżyńskiego, Polska po raz już czwarty znalazła się na liście rekordów międzynarodowych. Po raz pierwszy figurowało tam nazwisko ś. p. kpt. Żwirki, dwukrotnie figuruje nazwisko inż. Drzewieckiego i wreszcie teraz wpisał się na tę listę kpt. Skarżyński.

— — — — — — —

Minęło trzy miesiące od chwili, gdy w jasny, wiosenny poranek wyleciał kpt. Skarżyński z lotniska na Okęciu w Warszawie, aby przez Lion, Casablankę i Port Etienne, dotrzeć do St. Louis, a dwa i pół przeszło, gdy wystartowawszy z St. Louis, śmiałym lotem przemierzył Atlantyk i wylądował na ziemi brazylijskiej. Trzy długie miesiące oczekiwania na powrót bohaterskiego lotnika do kraju. Dziewięćdziesiąt dni niecierpliwego wertowania gazet w poszukiwaniu kilku skromnych wierszy z wiadomością, gdzie się teraz znajduje, co robi, jak go witają...

Wreszcie depesza: — Wraca! Płynie okrętem do Europy... Niedługo już będzie w Polsce.

Dnia 27 lipca okręt „Avila Star", na pokładzie którego odbywał podróż powrotną kpt. Skarżyński, przybił do portu w Boulogne sur Mer, we Francji. Samolot wyładowano i zmontowano, poczem kpt. Skarżyński ruszył w drogę powrotną do Polski. Przyleciał już w niedzielę dn. 30 lipca. Ale nie wylądował w Warszawie — osiadł w zupełnej tajemnicy na lotnisku w Łodzi, pragnąc spędzić dwa dni tylko w towarzystwie rodziny.

Powitaliśmy go dopiero we środę, dnia 2 sierpnia... W słoneczne, upalne popołudnie spłynął na zieloną darń mokotowskiego lotniska z pod błękitnej kopuły niebios, przyprowadzony do Warszawy przez klucz polskich samolotów myśliwskich, widomy symbol naszej siły, będącej probierzem bezpieczeństwa.

Rozległy się nieśmiertelne tony mazurka Dąbrowskiego: „Jeszcze nie zginęła"... odkryły się głowy, podniosły dłonie do okutych srebrno daszków, a potem huknęło w niebo:

— Kapitan Skarżyński, niech żyje! Vivat! Niech żyje!...

Otwarły się drzwi kabiny i wysiadł z niej, nie typowy lotnik w sakramentalnym, skórzanym kombinezonie i haubie lotniczej, ale gentelman w szarym garniturze marynarkowym i miękkim kapeluszu, zażenowany przyjęciem, jakie mu zgotowano w Warszawie. W tym samym stroju kpt. Skarżyński przeleciał Atlantyk, nic więc dziwnego, że pracownicy lotniska Aeropostale'u w Maceio, nie chcieli wierzyć początkowo, że ten elegancki pan, w spodniach zaprasowanych ostro na kant, jakby niedawno opuścił pracownię krawiecką, przyleciał do nich wprost z Afryki, przemierzywszy jednym skokiem Atlantyk.

Następują powitania. Więc najpierw z małżonką, później oficjalnie... Wyrwane, gorące uściski dłoni, jak tam w Maceio, tylko bardziej radosne, bardziej serdeczne i słowa proste, płynące prosto z serca...

Dekoracja! Wiceminister Spraw Wojskowych, gen. Fabrycy, przypina do piersi bohaterskiego lotnika order Polonia Restituta, order dobrze zasłużony...

Zabiera wreszcie głos kpt. Skarżyński. Mówi krótko, treściwie:

— Przeżywam niezwykłą radość, że jestem z pokwrotem w kraju, w Warszawie, która tak gorąco zamanifestowała, przy okazji mego przylotu, swe przywiązanie do idei lotnictwa. Przywożę pozdrowienie od rodaków z Ameryki Południowej. Jestem dumny, że przypadł mi w udziale zaszczyt podjęcia ponownie przelotu przez Atlantyk na polskim samolocie i wyrażam podziękowanie konstruktorom R. W. D. Jeszcze raz dziękuję serdecznie za przyjęcie — spełniłem tylko swój obowiązek".

Spełniłem tylko swój obowiązek—oto jak określił swój bohaterski czyn ten skromny człowiek-ptak, który okrył nowym blaskiem chwały imię Polski i polskie lotnictwo.

Później triumfalny przejazd przez miasto wśród entuzjastycznych okrzyków i powitań i pierwsze kroki pod pomnik poległych lotników na placu Unji Lubelskiej, dla oddania hołdu tym, co ofiarnie złożyli swe życie w służbie idei potężnej Polski skrzydlatej.

Wpisanie się do ksiąg audencjonalnych w Belwederze i na Zamku i tradycyjna lampka wina w Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej, a następnego dnia zrana wizyta na Powązkach u grobów ś. p. Idzikowskiego, Żwirki i Wigury...

Tak powitała Skarżyńskiego Warszawa i tak Skarżyński przywitał się z Warszawą.

Jan Wielowieyski.

R. W. D. — 5

Prototyp płatowca R. W. D. 5, na którym kpt. Skarżyński dokonał przelotu przez Atlantyk, został wybudowany na początku roku 1931 i oblatany w lipcu tego roku.

Był to pierwszy płatowiec RWD, o konstrukcji mieszanej, to znaczy kadłub z rur stalowych spawany, pokryty płótnem, skrzydła całkowicie drewniane.

Po konstrukcjach całkowicie drewnianych RWD 1, RWD 2, RWD 3 i RWD 4, wykonywanych w piwnicy Politechniki Warszawskiej, gdzie było niemożliwością w jednem pomieszczeniu wykonywać roboty szwejserskie obok stolarskich — RWD 5 był pierwszą próbą nowej konstrukcji, którego budowę umożliwiło przeniesienie się ówczesnych Warsztatów Sekcji Lotniczej do Warsztatu na Okęciu. Przeprowadzka ta nastąpiła w sierpniu 1930 r. i jednocześnie konstruktorzy RWD przystąpili do projektowania tego nowego typu.

Po doświadczeniach, jakie uzyskano podczas konkursów krajowych, a w szczególności po Challenge'u 1930 r., w którym 3 płatowce RWD 2 (silnik Salmson 40 KM), oraz 3 płatowc RWD 4 (silnik Cirrus Hermes) 105 KM, brały udział jako oficjalna ekipa polska — RWD 5 miał być użytkowym samolotem turystycznym, przeznaczonym w szczególności do odbywania dalszych przelotów i raidów. Pozatem stwierdzone zostało na licznych przykładach z płatowcami turystycznemi konstrukcji całkowicie drewnianej, które używane były w owym czasie w Aeroklubach Akademickich, iż przy drobnych nawet uszkodzeniach podwozia musiano częstokroć przeprowadzać poważne naprawy całego kadłuba — kosztowne i unieruchamiające samolot na dłuższy przeciąg czasu, natomiast remont kadłubów spawanych jest o wiele prędszy i tańszy. Obok tych przesłanek, jakiemi się kierowali konstruktorzy przy budowie RWD 5, miał być on jeszcze jednem doświadczeniem przed budową płatowca na Challenge 1932 roku — typu RWD 6 — także o konstrukcji mieszanej.

Główną cechą samolotów RWD jest ich stopniowa ewolucja, w każdym następnym typie płatowca znajdujemy elementy wypróbowane na poprzednich. Tak np. w RWD 5 mamy skrzydło z RWD 4, natomiast zupełnie nowy kadłub, tak pod względem materjału, jak też i kształtu, gdyż RWD 5 jest dwudrzwiową limuzyną.

Prototyp RWD 5, który wyszedł jako pierwszy płatowiec z Warsztatów na Okęciu, odrazu poszedł do pracy. W przeciągu 2-ch lat blisko brał on udział w licznych konkursach, raidach zagranicznych, zlotach i t. d. Na prototypie tym por. Pronaszko i inż. Wigura zajęli 1-sze miejsce w 3-im Locie Południowo-Zachodniej Polski, zaś por. Żwirko z inż. Wigurą zajmują 1-sze miejsce w 4-ym Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych. W roku 1932 dokonano licznych raidów zagranicznych, a więc pil. T. Karpiński i inż. Wigura — raid do państw słowiańskich; kpt. Babiński i pułk. Filipowicz — przelot do Szwajcarji; inż. Rogalski i por. K. Czarkowski-Golejewski — raid do Anglji na

Week-end; kpt. Skarżyński i ppłk. Kwieciński lot do Niemiec i wiele innych lotów, które w sumie dały około 300 godz. pracy prototypu bez najmniejszego defektu. RWD 5 — spełniała rolę taksówki powietrznej, często nawet 3-miejscowej, bo np. por. Żwirko wraz z żoną i swym małym synkiem odbył „podróż" z Warszawy do Bydgoszczy.

W roku 1932 wykonały Warsztaty na Okęciu dwie nowe sztuki płatowca R. W. D. 5 dla Aeroklubu Warszawskiego na zamówienie Komitetu Dyrekcyjnego L. O. P. P. w Warszawie.

Doświadczenia i obserwacje, przeprowadzone z prototypem płatowca RWD 5 umożliwiły konstruktorom dokonanie drobnych zmian w dwóch tych nowych egzemplarzach, polegających na inaczej rozwiązanem podwoziu z amortyzacją gumową krążkową, oraz na przeróbce przodu kadłuba dla jeszcze wygodniejszego umieszczenia załogi w kabinie wykończonej na wzór luksusowych samolotów zagranicznych.

Na samolotach tych, zaopatrzonych podobnie zresztą, jak i prototyp w silniki angielskie Cirrus Hermes o mocy 105/115 K. M., członkowie Aeroklubu Warszawskiego mają już nowe raidy i nowe sukcesy. Kpt. Halewski wraz z p. Grabińskim odbyli raid do Bułgarji, Rumunji i państw słowiańskich, kpt. Hirszbandt ma za sobą przelot z Paryża do Warszawy i udział wraz z ppłk. dypl. B. Kwiecińskim w Konkursie Afrykańskim, z zaszczytnem wyróżnieniem jako najlepszej załogi zagranicznej.

Wobec zmiany kategorji samolotów turystycznych, uchwalonej przez Zjazd F. A. I. w Paryżu w styczniu b. r. i wprowadzenia od dnia 1 kwietnia nowej kategorji samolotów jednomiejscowych o wadze własnej do 450 kg., powstała możliwość ustanowienia rekordu lotu dystansowego bez lądowania.

Płatowcem, który najlepiej nadawał się do tego celu był RWD 5, pilotem zaś, dającym największe gwarancje spełnienia tego wyczynu, bez wątpienia kpt. St. Skarżyński.

Rozmontowany w międzyczasie prototyp RWD 5 i szczegółowo zbadany przez konstruktorów pod kontrolą Biura Veritas dla wyciągnięcia wniosków z zachowania się płatowca po 300 godzinach lotu, pozwolił na pewne zmiany w związku z przystosowaniem płatowca do powyższego lotu. Wbudowano w skrzydła 4 zbiorniki z blachy aluminjowej spawane, o łącznej pojemności 402 litrów oraz w kadłubie na miejscu pasażera jeden duży zbiornik alumijnowy o pojemności 354 litrów. Łączny zapas benzyny, którą można zużyć, wynosi 753 litry, co pozwala na przebywanie w powietrzu około 31 godzin. Silnik zamontowano Gipsy Major o mocy 120 K. M., znany z licznych udatnych raidów zagranicznych, jako jeden z najlepszych silników, stosowanych do samolotów turystycznych. Silnik ten oraz staranne wykończenie całego samolotu pod względem zmniejszenia oporów szkodliwych — zwiększyły nieco szybkość maksymalną i co za tem idzie, szybkość podróżną.

Specjalna Komisja wyłoniona na skutek życzenia Ministerstwa Komunikacji i Departamentu Aeronautyki z pośród fachowców z Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, Departamentu Aeronautyki i Biura Veritas, przeprowadziła badania i próby w związku z projektowanym lotem rekordowym. Próby powyższe trwały do 24 godzin lotu i w ich wyniku Komisja wydała opinję przychylną co do założeń konstruktorów w związku z dokonanemi przeróbkami oraz sprawdziła instalacje przyrządów pokładowych, wbudowanych w płatowiec R. W. D. 5.



Warsztaty Doswiadczalni na Okęciu.

27 kwietnia b. r. kpt. Skarżyński wystartował z Okęcia do Lyonu, gdzie na niego czekał mechanik z fabryki angielskiej de Havillanda, która dostarczyła silnik. Sprawdzenie silnika trwało parę godzin i lot dalej poprzez Casablankę i Porte Etienne do St. Louis w Senegalu — jest to już piękny raid na przestrzeni 5500 km.

Samolot R. W. D. 5 był zamówiony przez Ministerstwo Komunikacji do pobicia rekordu długości lotu w linji prostej w kategorji samolotów turystycznych jednomiejscowych o wadze własnej do 450 kg. Rekord ten należał od roku 1931 do Francji i był ustanowiony przez Maryse Bastié na niemieckim płatowcu Klemmie z silnikiem francuskim Salmson o mocy nominalnej 40 K. M. na przestrzeni 2977 km.

Kapitan Skarżyński postanowił jednak obok próby pobicia rekordu dokonać jeszcze większego wyczunu — przelecieć Atlantyk.

Wystartowawszy dn. 7 maja o godz. 23-ej z lotniska w St. Louis w Senegalu, ląduje dn. 8 maja o godz. 19 min. 30 na lotnisku Maceio w Brazylji. Przebywa 3640 km. w 20 godz. 30 min. ze średnią szybkością 178 km/godz. i bije nieoficjalny rekord czasu Anglika Mollisona, który dokonał także samotnego przelotu Atlantyku. Po wylądowaniu w Ameryce, kpt. Skarżyński ma jeszcze w zbiornikach benzyny na 7 godzin lotu, a więc na przebycie jeszcze około 1300 km., zapadająca noc i niepewność co do lotnisk brazylijskich i ich przygotowania do nocnych lądowań zmusza kpt. Skarżyńskiego do przerwania swego lotu.

Pierwszy przelot Atlantyku przez Polaka dokonany rekord pobity o blisko 600 km.

Dalej to już lot pełen triumfu i sławy po Brazylji i Argentynie i najlepsza propaganda Polski sięgająca na cały świat i najskuteczniejsze przypomnienie wszystkim emigrantom Polakom o ich odległej macierzy.

Przebywszy 10.000 km., przylatuje ich rodak na płatowcu polskiej konstrukcji, wykonanym z polskich materjałów przez inżynierów — wychowanków polskiej Politechniki, w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych, których budynki powstały z subwencji L. O. P. P.-u, a więc całego polskiego społeczeństwa.

Płatowiec, na jakim kpt. Skarżyński dokonał tego lotu, to nie jakiś specjalny samolot, wykonany niesłychanym wysiłkiem pieniężnym i służącym do ściśle określonego celu — jest to normalny samolot turystyczny, przystosowany jedynie do dłuższych przelotów przez wbudowanie większych zbiorników i dodanie paru koniecznych przyrządów nawigacyjnych. Po dokonaniu tego raidu na przestrzeni 18.200 km. (w 104 godziny), samolot kpt. Skarżyńskiego przerobiony na samolot dwumiejscowy, nie będzie się różnił od samolotów tego typu, używanych w Aeroklubach.

inż. *J. Wędrychowski.*

* * *

Do samolotu *RWD — 5 bis*, jak *również do innych samolotów*, zastosowane były rury Towarzystwa Sosnowickich Fabryk Rur i Żelaza w Sosnowcu. Rury te są, jak nam wiadomo, tak dobre, że używają je nietylko w kraju, ale i zagranicą, a m. innemi w Danji i Rumunji

Korzyści przygotowania meteorologicznego raidów.

Pilot, Polak, na polskim samolocie turystycznym dokonał przelotu przez Atlantyk, budząc podziw i powszechny entuzjazm swym bohaterskim wyczynem. Nasz bohater, kpt. pilot Skarżyński w swych dotychchczasowych wynurzeniach, dotyczacych szczegółów samego dokonania lotu był zbyt lakoniczny, podał jedynie pobieżnie te trudności, które mu zgotowała pogoda przed i nad Atlantykiem, a które zostały przez niego pokonane. Pominął on całkowicie, ile wysiłku i nakładu pracy potrzeba było na to, aby przygotować się do ich pokonania. Bardzo nieliczne grono osób zdaje sobie z nich sprawę, zrozumienie zaś tego uwypukli i spotęguje znaczenie dokonanego czynu.

Atlantyk nawet dla najwytrawniejszego pilota, że względu na panujące tam ciągłe zaburzenia atmosferyczne w postaciach nawałnic, burz, mgieł, huraganów (cyklonów podzwrotnikowych), stwarza bardzo często całe szeregi niebezpieczeństw, które pochłonęły już dużo ofiar. Dla większego zobrazowania powyższego, przytoczę w kilku słowach sprawozdanie znanego pilota włoskiego Ferrarin'a, ogłoszone w końcu września 1928 roku przez prasę w Paryżu, o stanie pogody w czasie jego lotu, zakończonego pobiciem w lipcu tegoż roku wspólnie z Del Prete'm rekordu światowego na odległość w linji prostej na trasie Rzym — Natal.

Lotnicy ci na wybrzeżu północnem Afryki napotkali bardzo niskie chmury; zaszła więc tu konieczność wzniesienia się ponad nie. Ciężar jednak samolotu i paliwa ograniczał tę możliwość do pewnej niewystarczającej zresztą wysokości, lotnicy więc lecieli w chmurach, jak we mgle, widząc czasami w miejscach, gdzie warstwa chmur stawała się cieńszą, gwiazdy ponad sobą. Mniej więcej nad równikiem (przypuszczalnie w pasie ciszy równikowej), lotnicy otoczeni mgłą i przemokli do szpiku kości, znajdując się na wysokości 3800 m., sądzili już, że są straceni. Polepszenie pogody na dalszej części trasy na szczęście uchroniło ich od tego, lecz wybrzeża Ameryki Południowej zgotowały im jeszcze jedną bardzo groźną przeszkodę w postaci gęstej mgły.

Podobny stan pogody na tej trasie nie należy do wyjątków, przeciwnie, winno go się uważać za przeważający. W tem przekonaniu utwierdzają nas statystyka meteorologiczna, jak również sprawozdania pilotów z dokonanych już przelotów.

Ten stan rzeczy zmusza pilota, zamierzającego dokonać podobnego wyczynu do bardzo szczegółowego poznania warunków atmosferycznych, jakie w danej porze roku może napotkać przy swym przelocie. Bez tego często nawet dobre kwalifikacje samolotu i pilota, przy jego nawet wyjątkowej odwadze i energji będą niewystarczające.

Niezbędnem jest uprzednie przygotowanie meteorologiczne pilota do zamierzonego lotu: pozwoli mu to do właściwego zorjentowania się i należytego zużytkowania dostarczanych zazwyczaj przed samym startem komunikatów meteorologicznych, które przy tego rodzaju lotach muszą być uważane, jako jeden z najważniejszych czynników, decydujących o ustaleniu terminu startu. Pozatem w czasie lotu znajomość przewidywanych zjawisk pozwoli przy ich napotkaniu na właściwe ustosunkowanie się do nich, jak również umożliwi ewentualnie należyte wykorzystanie czynników meteorologicznych, towarzyszących tym stanom pogody, zwłaszcza wiatrów.

Kapitan Skarżyński dokładnie zdawał sobie sprawę z trudności, których mu nie poskąpi pogoda nad Atlantykiem. Doświadczenia jego, nabyte w czasie lotu ponad Afryką, wykazały mu, jak bezpieczniej i korzystniej wykonuje się lot, znając możliwie szczegółowo stan pogody na trasie.

Jak sam podkreśla w swej książce „25770 klm. ponad Afryką", podobne wiadomości pozwalały mu w wielu wypadkach na przewidywanie przebiegu i czasu trwania napotkanych w locie zjawisk i zaburzeń atmosferycznych. Dzięki temu naprzykład, mógł startować w czasie mgły, wiedząc, iż w ciągu kilku godzin zniknie ona lub się uniesie.

Posiadanie dostatecznych danych meteorologicznych przy przelocie ponad Atlantykiem stawało się rzeczą nietylko korzystną, lecz nieodzowną, biorąc pod uwagę to, że kpt. Skarżyński zamierzał dokonać tego lotu w warunkach odrębnych.

Mianowicie większość przelotów ponad Atlantykiem odbywała się na samolotach posiadających radjo, wskutek czego istniała możliwość ewentualnego otrzymania dodatkowych komunikatów meteorologicznych, względnie niezbędnych wskazówek nawigacyjnych.

Nasz bohater zmuszony był liczyć tylko na własne doświadczenie i uprzednie przygotowanie. Do tych ostatnich ustosunkował się on z właściwą sobie skrupulatnością, poświęcając dużo uwagi studjom warunków atmosferycznych. Uważając, iż najwłaściwsze wyniki dadzą się osiągnąć przez osobiste zetknięcie się z meteorologami lotniczemi, nawiązał więc bezpośredni kontakt z Główną Wojskową Stacją Meteorologiczną.

Przedstawiam w streszczeniu dane meteorologiczne dostarczone kpt. Skarżyńskiemu.

Pod względem pogody w owym czasie całą trasę przelotu należy podzielić na trzy mniej więcej równe części: 1) odcinek w obrębie passatu NE (od wybrzeża Afryki do pasa ciszy równikowej), 2) pas ciszy równikowej, 3) odcinek w obrębie passatu SE (od pasa ciszy równikowej do wybrzeża Południowej Ameryki).

Pierwsza część znajduje się pod wpływem passatów o przeważającym kierunku NE i średniej szybkości 6 do 7 m/sek. Wahania kierunku tych wiatrów między kierunkami N i E uwarunkowane są rozległością i położeniem wyżu Azorskiego.

Zachmurzenie w tej części trasy przez chmury warstwowe i Fr—Cu wynosi średnio poniżej 5/10 pokrycia nieba.

W obszarach passatów, wraz ze wzrostem zachmurzenia w porze nocnej, istnieje możliwość wystąpienia dżdży, natężenie której wzmaga się zwykle w miarę zbliżania się do pasa ciszy równikowej.

Na tym odcinku trasy zaleca się lecieć na wysokości poniżej 100 metrów ze względu na istnienie w tej warstwie silniejszych wiatrów sprzyjających.

W drugiej części, w pasie ciszy równikowej, wiatry dolne są słabe i zmienne lub z kierunku S, względnie panuje cisza; w miarę wznoszenia się występuje zdecydowanie kierunek E o wzrastającej szybkości.

Zachmurzenie wynosi średnio 6/10 lub nawet powyżej 6/10 pokrycia nieba przez chmury Cu lub Cu—Ni (burzowe).

Maximum zachmurzenia oraz występowania burz wypada w nocy.

W tej części najkorzystniej lecieć na wysokości powyżej 1000 m. o ile chmury nie stają na przeszkodzie, by móc wykorzystać wiatr E.

W trzeciej części trasy, przebiegającej w obrębie passatu SE na wysokości 500—700 metrów, tworzą się przeważnie Fr—Cu; na tej wysokości pasat ma prędkość największą. Z tego powodu należy lecieć powyżej wymienionej wysokości, ponieważ szybkość passatu jest tam mniejsza.

Zachmurzenie występuje tu jak w części pierwszej.

Okres przylotu przypada na maximum opadów notowanych na wyspie Fernando Noronha. W ciągu doby największe opadu występuje w nocy w godzinach 1—2, z maximum wtórnem w godzinach popołudniowych.

W miarę zbliżania się ku wybrzeżom Brazylji, wpływy terenowe powodują wzrost zachmurzenia i opadów.

Kpt. pilot Skarżyński wykorzystał dostarczone mu wiadomości w granicach maximalnych.

Uwidoczniło się to w pierwszym rzędzie w wybraniu terminu startu najodpowiedniejszego dla istniejącego w owym czasie stanu pogody, pozatem w zużytkowaniu tych danych przy wykonywaniu samego przelotu.

W St. Louis jeden rzut oka na dostarczone tam w dniu 7.V. wiadomości o ogólnym stanie pogody, pozwala mu na powzięcie decyzji startu i jego terminie. W samej bowiem rzeczy lot swój rozpoczyna w chwili najkorzystniejszej. Wyż Azorski w dniu 7 i 8 maja osiąga swe maximalne natężenie i znacznie zwiększa się w kierunku wybrzeża Ameryki Południowej. Skutkiem tego passat zdecydowanie przyjmuje kierunek NE, szybkość zaś jego znacznie się zwiększa. W pasie ciszy równikowej leci w miarę możliwości na zalecanej wysokości, wykorzystując wiatry górne E. W trzeciej części swej trasy lotnik nasz wybiera najodpowiedniejszą wysokość. Pozatem start w nocy umożliwił mu przelatywanie pasa ciszy równikowej w najkorzystniejszym okresie doby, gdyż maximum burz występuje tam w ciągu nocy.

Że termin startu wybrany był korzystnie, świadczy nam przebieg pogody na tejże trasie w dniach następnych. Już w dniu 9 maja wyż Azorski poprzednio wydłużony w kierunku wybrzeża Ameryki Południowej przesunął się w kierunku Europy. Na skutek tego, pogoda na tych obszarach uległa znacznemu pogorszeniu się, zwłaszcza zaś wiatry, które zmieniły kierunki i szybkość na bez porównania mniej korzystne dla zamierzonego lotu. Bezwzględnie i w tych ostatnich warunkach przelot byłby dokonany, gdyż kpt. Skarżyński był przygotowany na bez porównania gorsze, lot taki jednakże byłby długo trwalszy i nastręczyłby więcej trudności.

Na podstawie powyższego, obecnie po pokonaniu Atlantyku można zaryzykować twierdzenie, iż przygotowanie meteorologiczne kpt. pil. Skarżyńskiego należy uważać za jedno z głównych czynności, które mu pozwoliły na dokonanie przelotu, jak to się mówi, za jednym zamachem.

Dzięki znajomości stanu pogody na trasie, żadne napotkane przez niego groźne zaburzenia atmosferyczne nie stanowiło dla niego niespodzianki, co bardzo często wyprowadza pilota z równowagi. Rozumiejąc te ostatnie świadomie i ze spokojem przezwyciężał je. W tem sposób miał zapewnioną w pewnej mierze równowagę duchową, a to przy tego rodzaju wyczynach znaczy dużo. Przecież byliśmy świadkami wielu wypadków, w których właśnie ona zawiodła i to na skutek niedostatecznego przygotowania meteorologicznego, rezultatem tego były zawroty z drogi, a niekiedy katastrofy.

Kpt. Skarżyński po swym bohaterskim przelocie oświadczył iż zaufanie, które posiadał po lotach afrykańskich, obecnie znacznie się wzmogło. Pragnieniem więc meteorologów, pracujących na korzyść lotnictwa, jest, by służył on przykładem dla innych lotników także i w tem, jak należy się przygotowywać pod względem meteorologicznym w ich przyszłych podobnych zamierzeniach. Przyczyni się to niewątpliwie do chwały i rozwoju naszego lotnictwa.

Zacharewicz, kpt. pil.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji ppłk. inż. Czesław Filipowicz o locie kpt.-pil. Stanisława Skarzyńskiego nad Atlantykiem

W wieku dwudziestym narody zdobywają i opanowują przestworza powietrzne dla komunikacji lotniczej w celu rozszerzenia swych wpływów i ekspansji gospodarczej.

W ubiegłych wiekach takież dążenia były skierowane na nieznane lądy i morza, lecz wówczas niestety nasze poprzednie pokolenia nie wydały zdobywczych pionierskich zastępów.

Wspaniały lot kapitana Skarzyńskiego przez Atlantyk to zdobyte prawo i głos Polski w przyszłej komunikacji lotniczej pomiędzy starym i nowym światem.

Cześć i hołd zdobywcy Atlantyku, pionierowi polskiej międzykontynentalnej komunikacji.

Filipowicz.

V-ty Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny

W dniach 2 — 10 września b. r. odbędzie się 5-ty z kolei Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny. Zawody te wprowadził do naszego kalendarza sportowego w r. 1927 Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej i finansuje po dziś dzień. K. L. K. T. stanowi niejako okresową rewję naszego lotnictwa sportowego i pozwala eliminować z naszych środowisk lotniczych najlepszych pilotów.

Do tegorocznego Konkursu zgłosiło swych zawodników 9 (dziewięć) Aeroklubów regjonalnych afiljowanych do Aeroklubu Rzplitej Polskiej. Są to Aerokluby: Warszawski Krakowski. Lwowski, Poznański, Wileński, Gdański, Śląski, Lubelski Klub Lotniczy i Klub Lotniczy P. W. S. Ogólna ilość zgłoszeń wynosi 35 samolotów. Przodują liczbą zgłoszonych samolotów: Aeroklub Warszawski — 10, Aeroklub Lwowski — 7, Aeroklub Krakowski — 5.

5-ty K. L. K. T. obejmuje następujące próby: A. Lądowanie w kole, B. Lot w obwodzie zamkniętym, C. lot na orjentację, D. Lot Okrężny po trasie długości 3.605 km. Do Konkursu dopuszczone będą samoloty konstrukcji krajowej, o ile są zapisane do Państwowego Rejestru statków powietrznych i podpadają pod jedną z kategorji samolotów turystycznych, ustanowionych przez Międzynarodowy Związek Latniczy (FAI).

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

SPADOCHRON W DARZE OD LOTNIKÓW BRAZYLIJSKICH DLA kpt.-pil. ST. SKARZYŃSKIEGO.



Kpt. pil. Stanisław Skarzyński w kilka minut po wylądowaniu na lotnisku El Palomar, w pobliżu Buenos Aires, ogląda spadochron, który otrzymał w darze od lotników brazylijskich.

WYBITNI LOTNICY SOWIECCY W POLSCE.



Dnia 18 lipca przybyli z Moskwy do Warszawy dwaj wybitni lotnicy sowieccy, pp.: Ingaunius i Turzanski. Goście sowieccy wylądowali na lotnisku Okęcie, gdzie oczekiwał ich szef Dep. Areonautyki, płk. dypl. Rayski, z d-cą 1 p. lotn., płk. Kalkusem, oraz oficerowie pułku. Goście sowieccy bawili w Polsce trzy dni, zwiedzając nasze ośrodki przemysłowe i kulturalne, m. innemi zwiedzili Kraków. Obaj piloci sowieccy należą do najwybitniejszych jednostek lotnictwa sowieckiego. D-ca Turżanski, który ukończył w r. 1922 moskiewską szkołę lotniczą, jest pilotem od 11 lat i ma już za sobą 2.500 godzin lotu, co jest cyfrą dość pokaźną. Jest on gorącym zwolennikiem szybownictwa.

D-ca Ingaunius ma w swej karjerze lotniczej cały szereg dalekich i wybitnych raidów lotniczych.

Międzynarodowe zawody balonów wolnych w Chicago

W związku z Wszechświatową Wystawą Wieku Postępu w Chicago, odbędą się w Stanach Zjednoczonych w pierwszych dniach września b. r. Międzynarodowe Zawody Balonów wolnych o puhar Gordon Bennet'a *).

Balony będą startować z Portu Lotniczego Curtiss-Wright-Reinolds w Chicago w dniu 2 września b. r., o ile start nie zostanie odłożony na następne dnie ze względu na warunki atmosferyczne.

Na skutek nadesłanego zaproszenia przez Narodowy Związek Aeronautyczny Stanów Zjednoczonych — Polska zgłosiła swój udział i wysłała już zawodników i balon do Ameryki.

Załogę wysłanego na zawody balonu wolnego „Kościuszko" (poj. 2200 m³) stanowią kpt. Hynek i por. Burzyński, znani naszym czytelnikom z przebytego dystansu 1100 klm. na trasie Bazyleja—Warszawa na balonie wolnym „Gdynia", poj. 1200 m^3, podczas przeszłorocznych zawodów balonów wolnych o puhar Gordon Bennet'a, oraz lotu do granic stratosfery, wykonanego zimą b. r.

Zawody balonów wolnych o puhar Gordon Bennet'a, datują się od r. 1906.

Pierwszy puhar Gordon Bennet'a zdobyła Belgja po trzykrotnem zwycięstwie w r. 1922/23/24.

Drugi i trzeci puhar Gordon Bennet'a zdobyły Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, po dwóch trzykrotnych zwycięstwach w r. 1926/27/28/29/30/32.

Ostatni zwycięzca Amerykanin Lt. Com. Settle, lądował w r. ub. na swoim balonie U. S. Navy w Polsce w okolicy Wilna.

Obecne zawody balonów wolnych w Chicago są kolejno 21-szemi zawodami o puhar Gordon Bennet'a (IV-ty puhar). Za cały okres od r. 1906 zwycięzcami byli:

Amerykanie	10 razy
Belgja	5 „
Niemcy	2 „
Szwajcarja	2 „
Francja	1 „

Z powyższych wyników widać, że naszych zawodników oczekuje silne współzawodnictwo, w szczególności ze strony Amerykanów, silnych tradycją i znajomością swego terenu. Żywimy jednak nadzieję, że kwalifikacje naszej załogi i zacięcie sportowe przezwyciężą silną konkurencję i balon nasz zajmie zaszczytne miejsce.

*) Przyznane będą następujące nagrody:
1 nagroda puhar Gordon Bennet'a 1000 dol. am.
2 nagroda 600 dol. am.
3 nagroda 300 dol. am.
4 nagroda 100 dol. am.

ZWYCIĘSKA ESKADRA MARSZAŁKA BALBO



FOTO-MONT. ST. BIEDRZYCKI.

1) Na Brodway, 2) nad New-Jorkiem, 3) na wodach Kanady, 4) po złożeniu wieńca w Waszyngtonie, 5) pochód do kościoła w Chicago, 6) rozmowa gen. Balbo z admirałem w Kanadzie, 7) na jeziorze Michigan, 8) gen. Pellegrini, 9) gen. Balbo, 10) powitanie w New-Jorku, 11) po wywodowaniu.

CZTERDZIEŚCI REKORDOWYCH DNI.

Coraz pewniej zaczyna się czuć człowiek w powietrzu. Jeszcze ciągle składamy krwawą hekatombę z żyć uskrzydlonych ludzi, ale już możemy sobie powiedzieć, że opanowaliśmy lotny żywioł, że nie straszne są dla nas burze, białe welony mgieł i huragany, że dajemy sobie z niemi radę, że to, co dziadowie nasi, ba ojcowie jeszcze, uważali za mrzonkę, dziś jest już rzeczywistością. Człowiek lata i to, jak lata! Nie zważa na przeciwności, nie zatrzymują go deszcze, nawałnice i przeciwne wiatry, leci dokąd chce i kiedy chce.

Jeszcze przed trzydziestu laty niespełna genjalni bracia Wright szaleli z radości, gdy udało im się oderwać na chwilę od ziemi i opaść o 10 metrów dalej, a dziś w tydzień oblatujemy kulę ziemską, jednym zamachem skrzydeł przelatujemy prawie 10 tysięcy kilometrów, prawie ćwiartkę południka ziemskiego, przebywamy z łatwością morza i oceany, przekreślamy bez lądowania po drodze całe części świata, wzbijamy się wysoko w górę, gdzie już życie zamiera i szybujemy szybciej od wiatru.

Lipiec i pierwsze dni sierpnia zapisały się w historji lotnictwa złotemi zgłoskami. Pomyślmy tylko — na przestrzeni czterdziestu dni wspaniały lot eskadry wodnosamolotów włoskich gen. Balbo z Orbetello do Chicago poprzez Atlantyk i powrót drogą powietrzną do Europy, gigantyczny lot jednookiego samotnika Wiley'a Posta dookoła kuli ziemskiej w przeciągu tygodnia i rekordowy przelot Francuzów Codosa i Rossi'ego z Nowego Jorku do Syrji na przestrzeni bezmała 10 tysięcy kilometrów i na dodatek dwa przeloty przez Atlantyk — małżonków Mollisonów i lotników litewskich.

Ze wspaniałych tych wyczynów bezwątpienia na największą uwagę zasługuje lot Posta. Jednooki Amerykanin w rekordowym czasie, siedmiu dni, odbył morderczy rajd wokół ziemskiego globu przelatując 26.000 kilometrów. Pierwsza podróż dookoła świata, podjęta przed czterystu przeszło laty, w r. 1519, przez słynnego żeglarza Magellana trwała... 3 lata i 6 dni. 1.083 dni i nocy potrzebował Magellan, aby przy pomocy ówczesnych środków komunikacyjnych objechać kulę ziemską — dziś Post opasał ją cieniem swego samolotu w przeciągu tygodnia...

Gdy genjalny Juljusz Verne pisał swą książkę o podróży dookoła świata w 80 dni ojcowie nasi kiwali z niedowierzaniem głowami. Fantazja! Może prorocza wizja, która spełni się kiedyś, kiedyś... Czy przypuszczali chociaż przez chwilę, że będą świadkami wspaniałego triumfu Wiley'a Posta?

Post wyleciał samotnie z lotniska Floyd Bennet Field pod Nowym Jorkiem dn. 15 lipca o godz. 5 m. 10 rano według czasu amerykańskiego. Leciał na swym starym samolocie „Winnie Mae of Oklahome", na którym już raz w r. 1931 dokonał w towarzystwie Harolda Gatty'ego rekordowego lotu dookoła świata w przeciągu 8 dni, 15 godzin i 51 minuty. Teraz chciał poprawić swój rekord poprzedni.

Przeleciawszy Atlantyk w bardzo niesprzyjających warunkach atmosferycznych, Post wylądował następnego dnia o godz. 5 m. 56 rano według czasu amerykańskiego w Berlinie, przeleciawszy przestrzeń 5.972 klm. w 24 godz. 46 m. Cztery godziny odpoczynku i o 8 m. 12 odlot z Berlina, 12 m. 40 lądowanie w Królewcu. Odległość od Nowego Jorku 6.435 klm, przebyta w 31 godzin 30 minut. (Czasy startów i lądowań obliczone według czasu amerykańskiego).

17 lipca. — Odlot z Królewca o 1 m. 45, przylot do Moskwy o godz. 5 m. 20. Przestrzeń przebyta 7.800 klm. w 48 godz. 10 min. O godz. 11.15 odlot z Moskwy, o godz. 22.20 lądowanie w Nowosybirsku. Odległość od Nowego Jorku 10.340 klm., czas lotu 59 godz. 4 min.

18 lipca. — Godz. 12.55 odlot z Nowosybirska, godz. 7.35 przylot do Irkucka, 12.035 klm. w 75 godz. 25 min. O godz. 23.00 start z Irkucka.

19 lipca. — Lądowanie w Ruchłowo o godz. 6.30. Dystans 13.450 klm. Czas lotu 97 godz. 20 min. O 4.45 odlot z Ruchłowa, a o 19.45 lądowanie w Chabarowsku. Post ma już za sobą 15.060 klm. przebyte w 111 godzin 35 minut. Po dwugodzinnym odpoczynku start z Chabarowska.

20 lipca. — Godz. 15.30 lądowanie we Flat na Alasce. Już Ameryka!

21 lipca. — Odlot z Flat o godz. 14.29, lądowanie w Fairbanks o 15.43. Przestrzeń przebyta 19.245 klm., czas 154 godz. 33 min. O 22.46 odlot z Fairbanks.

22 lipca. — Godz. 3.13 lądowanie w Edmonton w Kanadzie. Post przebył już przestrzeń 21.580 klm. w czasie 171 godz. 03 min. O godz. 9.45 start z Edmonton do ostatniego etapu. O godz. 23.48 lądowanie na lotnisku Floyd Bennet w Nowym Jorku. Całkowita przestrzeń przebyta przez lotnika wynosi 24.800 klm. czas lotu 186 godzin 49 minut, czyli 7 dni, 18 godzin i 49 minut.

Ledwo żywy Post zwlókł się z siedzenia. Wyniesiono go na rękach z maszyny i usadowiono w samochodzie policyjnym, który zawiózł go do hotelu. Pierwsze i jedyne jego słowa były:

— Well, dopiąłem swego...

Słowa te, wypowiedziane do mikrofonu radjowego, były pierwszą wiadomością, otrzymaną przez małżonkę i rodziców lotnika, wyczekujących na wynik lotu w Oklahomie ze zrozumiałem naprężeniem.

Przybywszy do hotelu Post bez namysłu rzucił się na łóżko i zasnął natychmiast kamiennym snem. Nic dziwnego, był naprawdę porządnie wyczerpany — znajdował się w drodze 186 godzin 49 minut z czego przepędził w powietrzu 110 godzin 33 minuty. Drogę miał przytem okropną, burze, deszcze, mgły i przeciwne wiatry.

— Gdyby nie ta fatalna pogoda — mówił po skończeniu lotu — niewątpliwie udałoby mi się przelecieć tę drogę w czasie o wiele krótszym. Mam wrażenie, że sześć dni wystarczyłoby w zupełności na opasanie kuli ziemskiej w miejscu, w którem ja ja obleciałem.

Wielką pomocą dla Posta był przyrząd do automatycznego sterowania, zamontowany na jego samolocie. W locie nad równinami pilot nastawiał aparat i włączał do niego stery, sam zaś mógł odpoczywać, a nawet zdrzemnąć się



Wiley Post.

wrazie niebezpieczeństwa bowiem aparat budził go przeciągłym sygnałem.

Rzecz oczywista lot z automatycznym sterem mógł się odbywać tylko w spokojnem powietrzu. Gdy zaczynało się rzucanie, gdy nadciągała burza, Post sam musiał brać drążki sterowe do ręki i sam parować zdradzieckie uderzenia wiatru. Był to pierwszy dłuższy lot z automatycznym pilotem i dał on doskonałe wyniki.

Niemal jednocześnie z Postem, bo w dwie zaledwie godziny po nim wystartowali z tegoż lotniska do lotu do Europy przez Atlantyk dwaj lotnicy litewscy: kpt. Stefan Darius i por. Stanisław Girenas.

Celem ich lotu było Kowno. Samolot swój ochrzcili oni mianem „Lithuanica".

Wspaniałym lotem obaj piloci przebyli Atlantyk i przelecieli nad Niemcami. Byli już niemal u celu, od Kowna dzieliło ich około 600 kilometrów. Cóż to znaczyło wobec olbrzymiej przestrzeni nadoceanicznej, którą przekreślili cieniem swego samolotu! gdy nagle... — katastrofa! Niewiadomo jak, dlaczego, „Lithuanica" zwaliła się na ziemię i spłonęła, obaj bohaterscy lotnicy ponieśli śmierć na miejscu. Katastrofa zdarzyła się w miejscowości Myśliborz (Soldin) o 70 klm. na południe od Szczecina, dn. 17 lipca o godz. 2 w nocy.

Oficjalny komunikat niemiecki wyjaśniał, że w czasie burzy samolot zaczepił skrzydłem o drzewo i spadł, ulegając rozbiciu. Uporczywie jednak krążą wieści, że przyczyną katastrofy było zupełnie co innego. Jak głosi pogłoska samolot miał być zestrzelony przez hitlerowców, pilnujących obozu koncentracyjnego, w którem osadzeni byli komuniści. W nocy wartownicy nie rozpoznali znaków rejestracyjnych samolotu i biorąc go za jakąś wrogą maszynę, przywitali lotników salwą. Litwini powołali swą komisję do zbadania przyczyn katastrofy. Komisja ta stwierdziła niestety! że samolot został zestrzelony.

Tak skończył się tragicznie promienny lot dwu bohaterów ku sławie.

Podczas, gdy Post odbywał swój wielki rajd wokół kuli ziemskiej z Ameryki wyruszył w podróż do Europy najsłynniejszy lotnik świata, pułkownik Karol Lindbergh. W locie tym towarzyszyła mu żona. Podróż Lindbergha, odbywana etapami, drogą przez Labrador, Grenlandję i Islandję, miała na celu zbadanie możliwości zaprowadzenia stałej komunikacji lotniczej na tej trasie między Europą i Ameryką.

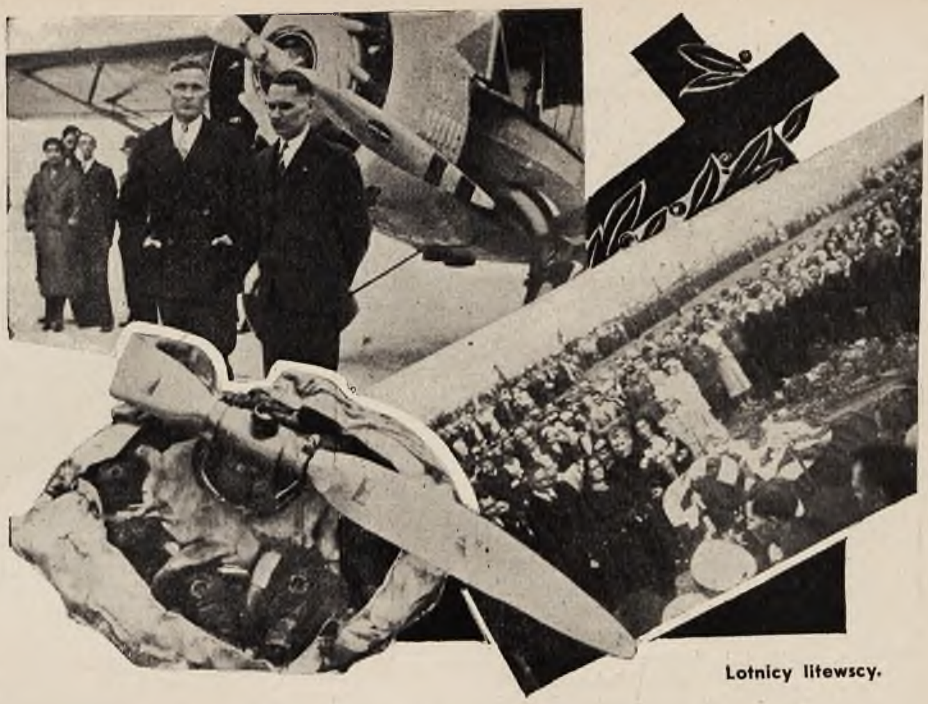
Lindbergh wystartował z Nowego Jorku dn. 9 lipca i przez Halifax, St. Jean na Nowej Ziemi, Botwood i Cartwith na Labradorze przeleciał do Godthaab na Grenlandji. Tu zmienił zamiar. Początkowo miał lecieć dalej do Europy, ale ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne, rozmyślił się i postanowił tylko wykonać cały szereg lotów wywiadowczych w tych okolicach, odkładając przelot na Islandję na sposobniejszą porę.

W dniu, w którym Post wylądował triumfalnie z powrotem w Nowym Jorku, stanął na ziemi amerykańskiej jego, niegroźny już dziś, konkurent, James Mattern, który tak, jak Post, wybrał się samotnie w podróż dookoła świata i uległ na Syberji katastrofie. Mattern przyleciał do Ameryki, jako pasażer na samolocie pilotowanym przez lotnika sowieckiego Lowańskiego, który odstawił go drogą powietrzną do Nome na Alasce. W dalszą drogę do Nowego Jorku Mattern wyruszył pasażerskiemi samolotami kanadyjskiemi i wreszcie dn. 31 lipca wylądował na lotnisku Floyd Bennet w Nowym Jorku, z którego rozpoczął swój rekordowy, pechowy lot dookoła świata.

Tak się jakoś dziwnie złożyło, że tegoż dnia, w którym Post kończył swój rekordowy lot dookoła ziemskiego globu, a Mattern lądował w sowieckim samolocie na ziemi amerykańskiej, rozpoczął się rekordowy lot przez Atlantyk, znanej lotniczej pary małżeńskiej Jamesa Mollisona i Amy Johnson-Mollison.

Lotnicza para wystartowała z plaży Panding w Walji, z zamiarem dotarcia do Nowego Jorku. Największe miasta świata nie miały jednak być celem ich lotu — tu kończył się dopiero pierwszy etap ich podróży podniebnej.

Z Nowego Jorku Mollisonowie zamierzali wystartować po krótkim odpoczyn-



Lotnicy litewscy.



Samolot Mollisona.

ku z powrotem nad Atlantyk i przeleciawszy nad groźnym oceanem i Europą dotrzeć do Bagdadu, ustanawiając nowy światowy rekord długości lotu w linji prostej bez lądowania.

Zamiar ten, jednak nie udał im się. Przelecieli coprawda, w bardzo trudnych zresztą warunkach atmosferycznych, Atlantyk, ale nie starczyło im już benzyny na dotarcie do Nowego Jorku — musieli lądować w miejscowości Bridgeport, o 100 kilometrów od metropolji Stanów Zjednoczonych.

Lotnisko nie było przygotowane na ich przyjęcie i tonęło w ciemnościach (b. godz. 9 wiecz. według czasu miejscowego). Mollison czterokrotnie podprowadzał samolot do lądowania i za każdym razem podrywał go znowu, bojąc się ryzykować. Za piątym wreszcie razem wylądował, ale samolot napotkał na swej drodze rów, służący do odprowadzania wody, i skapotował, przyczem zarówno skrzydło, jak i podwozie uległo poważnemu uszkodzeniu, tak, że samolot stał się niezdatny do dalszego lotu.

W katastrofie tej Mollison doznał dość poważnych obrażeń. Amy Johnson wyszła z lekkiemi podrapaniami. W każdym razie dalszy lot musiał być odłożony.

Mollisonowie zamówili telefonicznie w Anglji nowy samolot, który ma im być dostarczony do Nowego Jorku. Lotnicza para zapowiedziała, że jak tylko samolot nadejdzie do Ameryki, a pogoda nad Atlantykiem będzie znośna wystartuje do lotu w kierunku Bagdadu.

To co nie udało się narazie Mollisonom dokonali dwaj lotnicy francuscy: Maurycy Rossi i Paweł Codos sposobiący się do podbicia rekordu lotu w linji prostej już od dłuższego czasu. Wystartowali oni z Nowego Jorku w dniu 5 sierpnia i jednym zamachem skrzydeł przelecieli ponad Atlantykiem i całą Europą, docierając do miejscowości Rayak w Syrji.

Ogółem przebyli oni bez lądowania w przeciągu 55 godzin przeszło 9 040 klm. w linji prostej, bijąc poprzedni rekord o około 500 klm. Rekord ten należał dotychczas do Anglików kpt. Gayforda i por. Nichollettsa i ustanowiony został w dniu 7 i 8 lutego r. b. na trasie Cranwell (Londyn) — Zatoka Wielorybia (południowo-zachodnie wybrzeże Afryki). Wynosił on 8.544 klm.

Nie wszystkim jednak lotnikom udało się wyjść cało z tych zapasów z lotnym żywiołem, nie wszyscy triumfowali. Oto po Litwinach jedna z ofiar — niemiecki lotnik sportowy Günther Wirthschaft. Wyleciał on z Dakaru, aby śladami kpt. Skarżyńskiego przelecieć Atlantyk południowy i dotrzeć do Brazylji. Nie doleciał jednak do przeciwnego lądu — zaginął w drodze. Prawdopodobnie zabrakło mu benzyny i musiał opaść na morze. Mimo poszukiwań nie znaleziono go. Jeszcze jedna ofiara Atlantyku...

Dnia 27 lipca, w dniu, w którym kpt. Skarżyński dobijał na okręcie „Awila Star", do brzegów Europy, z plaży Port Marnock w Anglji startował nad Atlantyk w kierunku Nowego Jorku słynny pilot australijski Ulm, któremu towarzyszyli Taylor i Edwards. Lotnicy ci odbywają lot dookoła świata. Rajd swój rozpoczęli w Sydney w Australji, skąd przylecieli do Londynu.

Start nad Atlantyk nie udał się, jednak — jedno z kół zaryło się zbyt głęboko w piasek i samolot skapotował, przyczem pięć osób z publiczności odniosło rany.



Codos i Rossi.

Ulm nie wyrzekł się jednak swoich planów — po naprawieniu uszkodzenia zamierza nadal szukać szczęścia nad Atlantykiem.

I wreszcie ostatni lot — lot najbardziej dla nas interesujący, niestety zakończony narazie niepowodzeniem, to rajd Polaków amerykańskich braci Bronisława i Józefa Adamowiczów, którzy wybrali się w podróż powietrzną z Nowego Jorku przez Atlantyk do Warszawy.

Adamowicze wystartowali, dn. 8 sierpnia z lotniska Floyd Bennet na samolocie typu Bellanca, ochrzczonym mianem „Orzeł Biały".

Po drodze mieli lądować w Harbour Grace na Nowej Ziemi dla nabrania benzyny. Podczas lądowania ulegli katastrofie. Nie znali lotniska i wpakowali się na krzaki, rozbijając maszynę, a sami odnosząc nieznaczne, na szczęście, obrażenia.

Józef i Bronisław Adamowicze, pochodzący z pod Wilna zakupili samolot z własnych oszczędności. Wyemigrowali oni przed dwudziestu laty z Polski i w Stanach Zjednoczonych założyli sobie fabrykę wody sodowej.

Zły los nie dał im spełnić zamierzonego zadania. Nie tracą jednak nadziei, że w krótkim czasie zdołają naprawić maszynę i wystartować do Polski.

J. W.

Kronika miesięczna.

Skarzyński — „Balon Kościuszko" — Samoloty „nieprzyjacielskie" nad Niemcami — Cud gen. Balbo — Lot Frank Hawks'a.

Przylot Skarzyńskiego nastąpił. — Zdobywca oceanu, syt chwały, spoczywa na laurach. Teraz ma spokój. Jak to się wszystko odbyło, wiemy dobrze z gazet. Wiemy także, że miał najmilszą niespodziankę — radjo miało swego przedstawiciela na polu Mokotowskiem. Dla publiczności natomiast występ speakera spotkał się z ogólnem rozczarowaniem. Publiczność lubi sensacje — a radjo sensacji nie skąpi, lecz tym razem podano takie zwykłe, proste fakty, nie ubrane w żadną samoistną fantazję twórczą. Inaczej było na ostatnich majowych zawodach!

Jakżeby to było pięknie, gdyby w chwili lądowania Skarżyńskiego odezwał się tubalny głos, mówiąc z przejęciem:

„Teraz uwaga. Ten samolot, który leci w towarzystwie innych, nieco mniejszy — to samolot Skarżyńskiego R.W.D. Zbudowali go słynni konstruktorzy... holenderscy Richthoffen, Wright i Dornier według planów genjalnego Polaka... Fokkera".

Chwila ciszy. Buczenie samolotów. Ogólny podziw. Głos za chwilę mówi dalej:

„Oto uroczysty moment. Skarżyński wysiada. W tej chwili stoi na prawo od pana w szarem ubraniu. Ten z wąsami i bródką"...

Ale dosyć o Skarżyńskim. On sam ma dosyć. Trzeba dać mu trochę spokoju. Niema nic gorszego od popularności.

Zresztą wskutek jego przylotu zblakło wszystko. Publiczność była tak zajęta przylotem, że przeoczała zasadnicze czasem wiadomości, jak np. przelot balonu „Kościuszko" z Warszawy przez... Atlantyk do Jarosławia. Opieram się naturalnie na wiadomościach, notowanych przez precyzyjnie zawsze poinformowane pisma codzienne. Taki wyczyn i tak mało o nim.

Nieładnie jest myśleć ciągle o sobie. Trzeba zająć się trochę sąsiadami.

Słyszeliśmy o napadzie z powietrza na Berlin. Wszystkie gazety pisały. Nie będę przytaczał wszystkich głosów niemieckich na ten temat. Sięgnijmy do najpoważniejszego źródła. Oto co pisze Luftwacht:

„Dnia 23 czerwca, ukazała się nad Berlinem i innemi miastami niemieckiemi większa ilość zagranicznych samolotów, które rozrzuciły ulotki treści antypaństwowej. Z powodu pogody (utolge Wetterlage), nie można było z ziemi rozpoznać ani typów, ani też ich drogi przyi odlotowej. Policja lotnicza była bezsilna, gdyż w myśl dyktatu wersalskiego (nach Versailler Diktat) nie posiada żadnych samolotów.

„Wypadek ten odsłonił z niezwykłą jasnością tą niedoutrzymania sytuację, w jakiej znajdują się Niemcy. Uderzeniem w skroń wykazał fakt, że nieprzyjacielskie samoloty mogą w każdej chwili, przez nic nie powstrzymane, ukazywać się dowolnie nad miastami niemieckiemi i rozrzucać przeciwniemiecki materjał propagandowy. Kto da gwarancję, że nikomu nie wpadnie do głowy zamiast ulotek, rozrzucić pewnego dnia nad Berlinem bomby zapalające, albo gazowe

„Setki telegramów, które napłynęły ze wszystkich stron Niemiec do rządu, pełne są próśb, by wyczerpać wszystkie środki dla zapobieżenia stanowi zupełnej bezbronności. Te telegramy są zarazem dowodem, jak wielki niepokój owładnął ludnością niemiecką. Teraz jest obowiązkiem rządu wykazać wobec świata i wobec Genewy, jak dalece jest kraj niemiecki narażony i że potrzebne im są samoloty obronne.

„Francuska prasa z całą bezczelnością twierdzi, że zrzucanie ulotek nad Berlinem jest albo bajką, albo prowokacją. Byłoby niezmiernie interesującą rzeczą wiedzieć, czy przypadkiem za tego rodzaju opowiadaniami nie kryją się urzędowe sfery francuskie, któreby chciały już z góry uniemożliwić Niemcom jakąkolwiek możność obrony przeciwlotniczej".

Tyle Luftwacht. A teraz pobawimy się trochę w plotki. Otóż nieprzyjacielskie samoloty pokazały się nad Berlinem około południa dnia 23 czerwca. Komunikat oficjalny z prezydjum R. M. do czasopism dotarł już w 20 minut po stwierdzonym fakcie. Nadludzkie usiłowania, skierowane przez wszystkie dzienniki dla uzyskania bodaj jednej ulotki, przeszukiwania piwnic i dachów, naznaczenie wysokiej nagrody dla dostawcy tego rarytasu — nie dały żadnych rezultatów. Policja niemiecka tak sprawnie funkcjonuje, że w 30 minut po napadzie propagandowym, ulotki były nietylko pozbierane z całego Berlina, ale i spalone w prezydjum policji.

Dalej: Komunikat otrzymany przez gazety brzmiał:

„W tej chwili samolot nieprzyjacielski rozrzucił nad Berlinem ulotki. Jest ścigany przez naszą policję lotniczą". (Policja lotnicza bowiem, wbrew twierdzeniu Luftwacht, posiada wcale niezłe samoloty. Już tak dalece nie można było własnym ludziom oczu mydlić).

Jeden z szefów największego dziennika berlińskiego zatelefonował w te pędy na lotnisko Tempelhof, gdzie znajduje się właśnie owa słynna, biedna policja i pyta: w którym kierunku ściga się nieprzyjacielskie samoloty.

„Nieprzyjacielskie samoloty? — odpowiada głos przez telefon — nic nie wiemy o nich.."

— „Ależ te, które napadły na Berlin i rozrzucały ulotki!"

— „Ach!" —odpowiada głos — *„das soll erst morgen stattfinden!"*

Jak widać, niezawsze niemiecka organizacja jest doskonała.

— Coś się psuje w państwie duńskiem.

Jak jeszcze dowiemy się dalej — radjo w Monachjum wiedziało i powiedziało słuchaczom o *pół godziny* przed nalotem, że „kilka nieprzyjacielskich eskadr są w tej chwili nad Berlinem, w Berlinie panika, jednakże z powodu braku samolotów, nic nieprzyjaciołom zrobić nie można", dalej, że pierwszy komunikat rządowy mówił o *jednym samolocie*, dalsze o *eskadrach*, a jeszcze dalsze artykuły o *licznych eskadrach* nad wszystkiemi miastami niemieckiemi, obraz całości mamy gotowy. Dodajmy — że jest rzeczą niemożliwą, żeby na całym Tempelhofie nie było ani jednego samolotu, któryby tylko ot, tak dla ciekawości, poleciał sobie dla zbadania gdzie groźne nieprzyjacielskie samoloty wieją. I stwierdźmy, że niema takiej pogody, którąby uniemożliwiła rozpoznanie typu samolotu, rozrzucającego ulotki, oraz stwierdźmy, że jeżeli samoloty npla były nad wieloma niemieckiemi miastami, i w dalszym ciągu nie zostały rozpoznane — to są chyba ze szkła.

Biedne Niemcy. Niemają szczęścia. Każdy powinien robić to, — do czego się nadaje, a nie robić nigdy, do czego niema zdolności. Germanie do łgarstwa mają tylko tupet, ale zdolności żadnych.



Powitanie małżonki p. premjera Jędrzejewicza na lotnisku Mokotowskiem.

Mieliśmy cudy rozmaite, na tym dobrym świecie. Był cud pomnożenia pięciorga chleba. Cuda się unowocześniły. Siły niebieskie postanowiły być postępowe i niedawno staliśmy się świadkami pomnożenia dwadzieściorga czworga samolotów. Cud miał miejsce między Islandją a Grenlandją, a konsumentem cudu stał się Balbo. A było tak: jak wiadomo, jeden z samolotów uległ przy pierwszem lądowaniu uszkodzeniom. Kapotnął poprostu. Wyleciał Balbo w 23 samolotów w dalszą drogę, a lądował w Chicago w 24. Cud!

Ale niech mu będzie. Darujemy nawet takie cudy. Wyczyn znakomity, który wymagał potężnego wysiłku organizacyjnego. Daje ponadto dowód sprawności i wytrzymałości załóg i znakomitych silników. Była tylko jedna i to bardzo mała. Nie wiem, czy dzisiaj którekolwiek inne państwo mogłoby coś podobnego powtórzyć. Trzebaby mieć drugiego Balbę. Balbo zaś jest tylko jeden — włoski.

Na zakończenie, wspominając o długodystansowcach, niech mi będzie wolno poruszyć interesujący rekord szybkościowy na długim dystansie. Mianowicie 3 lipca tego roku amerykański pilot Frank Hawks, przeleciał przestrzeń między San Diego a Nowym Jorkiem bez lądowania w 13 godzinach i 28 minutach. Jest to przestrzeń 4200 klm. Daje nam to przeciętną szybkość 291 klm/h. Na tak olbrzymiej przestrzeni jest to wyczyn niezwykły.

Może i my będziemy wkrótce tak mogli.

E. Hardt.



Wraz z flotą łotewską przybyłą z oficjalną wizytą do Gdyni, przyleciały wodnosamoloty łotewskie.

II-gi Kongres Międzynarodowy Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie






1) Lublin R. XVI, 2) i 3) na lotnisku w Madrycie, 4) Gen. dr. Stanisław Rouppert podczas próby sprawności.

Zamierzenia nad realizacją lotnictwa sanitarnego w Polsce datują się od roku 1923, wszczęte przez gen. dr. Składkowskiego, który stworzył towarzystwo propagandy lotnictwa sanitarnego, a następnie wprowadził do użytku samolot sanitarny „Hanriot" jednomiejscowy i samolot sanitarny Breguet XIV—Wis trzymiejscowy, przy 1-szym pułku lotniczym w Warszawie w r. 1925.

Właściwy rozwój zaczął się w r. 1927-8, kiedyto w samoloty sanitarne „Hanriot" wyposażono wszystkie pułki lotnicze i wprowadzono je do użytku zarówno wojska, jak i ludności cywilnej w całem państwie.

Dalszy rozwój datuje się od chwili powołania do życia Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich przy Departamencie Aeronautyki, która to instytucja, pozostając pod kierownictwem płk. dr. Huszczy, opracowała organizację służby zdrowia w lotnictwie i zajęła się również dalszym rozwojem lotnictwa sanitarnego.

A wpłynęły na to i inne zdarzenia. Rok 1929 przyniósł I-szy Kongres Lotnictwa Sanitarnego, zwołany przez Francję w Paryżu. Był on żywą manifestacją propagatorów łotnictwa sanitarnego, poświęcony zagadnieniom praktycznego rozwiązania konstrukcji samolotów sanitarnych tak co do ich pewności, bezpieczeństwa i wygód. Wynikiem tego kongresu było ufundowanie nagrody t. zw. „puharu Maurycego Raphaela", wartości 15.000 franków francuskich, która miała zostać przyznaną dla tego samolotu sanitarnego, który w przyszłym kongresie lotnictwa sanitarnego uzyska najlepsze walory dla przewiezienia rannych i chorych, oraz materjału sanitarnego.

Tymczasem przyszedł rok 1933. Z okazji VII-go Międzynarodowego Kongresu Medycyny i Farmacji Wojskowej, odbył się również w czasie od 1-go do 5-go czerwca b. r. II-gi Międzynarodowy Kongres Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie.

Kongres ten zastał Polskę przygotowaną — po otwarciu w roku 1931 komory niskich ciśnień, dla celów badań lotniczo-lekarskich w dalszym programie swej pracy przystąpili gen. dr. Rouppert, Szef Dep. Zdrowia i płk. dr. Huszcza, przy poparciu płk. dypl. Rayskiego, szefa Dep. Aeronautyki do budowy pierwszego polskiego samolotu sanitarnego, odpowiadającego wszelkim wymogom nowoczesnym komfortu, wygody, bezpieczeństwa i zasięgu lotu, mającego nastąpić obecnie w użyciu znajdujące się samoloty „Hanriot".

W szybkiem tempie zrealizowano zamierzenia. Znana wytwórnia samolotów w Lublinie, zbudowała według konstrukcji inż. Rudlickiego samolot sanitarny Lublin R. XVI, zaopatrzony w silnik Wright 220 K. M. na 5 osób, t. j. pilota, mechanika, 2 chorych, leżących na noszach i 1 sanitarjusza lub lekarza, odpowiadający stawianym wymogom.

Samolot ten startuje w dniu 25-go maja b. r. z Warszawy do Madrytu na II-gi Kongres Lotnictwa Sanitarnego, aby stanąć do konkursu o nagrodę Rafaela, ufundowaną w Paryżu w 1929 roku podczas I-go Kongresu Lotnictwa Sanitarnego. Trasę lotu, obejmującą: Warszawa—Poznań — Lipsk — Strassburg — Lion—Marsylja — Barcelona — Madryt, wynoszącą blisko 3,000 klm., z powodu znacznych okrążeń, spowodowanych ciężkiemi warunkami atmosferycznemi, pokonuje samolot w ciągu 26 godzin, lądując w znakomitym stanie na lotnisku cywilnem w Barejes pod Madrytem w dn. 29 maja b. r., witany na miejscu przez posła Rzeczypospolitej Polskiej, p. Perłowskiego i radcę Nieduszyńskiego. Obsadę samolotu stanowili: kpt. pil. Janicki Zygmunt, mjr. lek. dr. Michalik Kazimierz i mechanik sierżant Zamiara Leon.

Jakiż miał przebieg sam kongres, jak przyjęto samolot polski i w jakich warunkach odbył się konkurs, uwieńczony triumfem samolotu polskiego?

W dniu 1 czerwca o godz. 16, w sali ministerstwa komunikacji odbyło się uroczyste otwarcie w Madrycie obrad II-go Kongresu Lotnictwa Sanitarnego przez ministra wojny Manuela Azanę, na którem przemówienia wygłosili prezes honorowy stałego komitetu międzynarodowego lotnictwa sanitarnego, prof. Charles Richet, imieniem Polski gen. dr. Rouppert. Obrady dotyczyły tematów: 1) przystosowania i przerobienia samolotów komunikacyjnych na sanitarne; 2) wymagania co do urządzenia i bezpieczeństwa samolotów sanitarnych; 3) ujednostajnienia materjału sanitarnego powietrznego; 4) zobowiązania państw odnośnie przystosowania samolotów komunikacyjnych dla celów sanitarnych. Płk. Huszcza między innymi. wygłosił fachowy referat na temat „Organizacja lotniczej służby zdrowia w wojsku", który przyjęto z wielkiem uznaniem.

Ponadto Polska wystawiła po raz pierwszy zagranicą eksponaty, dotyczące organizacji lotniczej służby zdrowia, lotnictwa sanitarnego i działalności Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich, opracowane przez płk. Huszczę. Wojsko polskie zwracało ogólną uwagę swojemi wykresami, modelami i obrazami świetlnemi. Tamże umieszczono wydawnictwo naukowe polskie, jedyne w swoim rodzaju poza Anglją, z dziedziny medycyny lotniczej: Polski Przegląd Medycyny Lotniczej, wydawany przez Towarzystwo popierania medycyny lotniczej i lotnictwa sanitarnego, którego prezesem jest gen. dr. Rouppert.

Przedstawicielstwo licznych państw — wartość przedłożonych prac i liczne dyskusje wykazały niezbicie, że transport chorych i rannych drogą powietrzną wszedł w życie i nie wolno lekceważyć wielkiego znaczenia usług, oddawanych w tym kierunku przez lotnictwo sanitarne.

W toku konferencji zajmowano się przedewszystkiem: 1-sze kwestją praktyczności urządzeń samolotów sanitarnych dostępnem do kabiny, wentylacją, ogrzewaniem, zmniejszeniem wstrząsów przy lądowaniu, 2-gie sprawą największego bezpieczeństwa, t. j. pewności samolotów, łatwości prowadzenia, ochrony przeciw pożarowi, 3-cie klasyfikacją chorych, których można przewozić samolotem z punktu widzenia fizjologicznego i patologicznego, aby uniknąć wszelkich następstw i komplikacji natychmiastowych i późniejszych, wywołanych zmianami ciśnienia atmosferycznego i wysokością, — a które w pewnych wypadkach mogą być przeciwwskazane przy ewakuacji chorych i rannych drogą powietrzną, 4-te przedstawiono, jakie przygotowanie zawodowe i specjalne powinni posiadać

lekarze przy formacjach lotniczych, aby mogli badać i leczyć z całem zrozumieniem i znajomością praktyczną lotów, lotników i oceniać możność przewożenia na samolotach tak sanitarych jak i zwykłych.

Przed zamknięciem kongresu, p. Marwingt, wiceprzewodnicząca francuskiego Towarzystwa przyjaciół lotnictwa sanitarnego przedłożyła wniosek, poparty przez dr. Żand. przedstawiciela Czerwonego Krzyża, ażeby siostry Czerwnoego Krzyża, posiadający dyplom wojskowy i pozwolenie na towarzyszenie chorym i rannym podczas transportu w samolotach sanitarnych, dostały zezwolenie na loty samolotami sanitarnemi, jako ćwiczenia praktyczne.

Wniosek ten winien być wzięty pod uwagę Polskiego Czerwonego Krzyża — naturalnie z tem, że siostry, które ubiegałyby się o to pozwolenie, winny przejść kontrolne badanie lekarskie, czy organizm ich znosi warunki podróży powietrznej.

Jednem z najważniejszych wydarzeń kongresu, był pokaz samolotów sanitarnych na lotnisku wojskowem w Getafe i rozstrzygnięcie konkursu o puhar Maurycego Rafaela z roku 1929 i nagrodę imienia kapitana Echermanna, ofiarowaną specjalnie przez p. Marwingt.

Jak wiadomo, nagroda Rafaela miała zostać przyznaną dla samolotu sanitarnego, mającego najlepsze warunki bezpieczeństwa, komfortu i szybkości.

Nagroda kpt. Echermanna, zgłoszona przez panią Marwingt dla samolotu, który najszybciej da się przystosować dla celów sanitarnych bez zmian konstrukcji.

Do konkursu stanęły następujące samoloty:

1. Samolot francuski Potez 29, limuzyna, dwupłat, z silnikiem Lorraine 450 K. M., biorący 4 osoby, oprócz pilota i mechanika, przedstawiony przez lotnictwo wojskowe francuskie, przybyły drogą powietrzną z Paryża.
2. Samolot polski Lublin R. XVI, górnopłat, z silnikiem Wright 220 K. M., biorący 3 osoby, oprócz pilota i mechanika, przybyły drogą powietrzną z Warszawy.
3. Samolot hiszpański „Awro", dwupłat, z silnikiem rotacyjnym 80 K. M., na jednego chorego, przedstawiony przez lotnictwo wojskowe hiszpańskie.
4. Samolot amerykański „Ford" trzymotorowy, pasażerski, mogący być zmienionym na sanitarny, przedstawiony przez lotnictwo cywilne hiszpańskie.

Po licznych próbach, tak co do łatwości prowadzenia samolotu, jego zwrotności, własności załadowania i wyładowania chorych, urządzeń wewnętrznych kabiny, długości startu i lądowania, *puhar Rafaela został przyznany samolotowi polskiemu*, a nagroda kpt. Echermanna samolotowi francuskiemu i w równej mierze 3-motorowemu Fordowi.

Tak więc, mając groźnych konkurentów, samolot polski wypadł zwycięsko z konkursu i wykazał, że pojętni uczniowie nieraz szybko przechodzą swych nauczycieli.

Samolot polski okazał się bardzo ekonomicznym, a przytem pewnym, bezpiecznym, o dużej pojemności, a znacznej szybkości i zasiągu lotn. (szybkość 180 klm., zasiąg 600 klm.). Dalsze jego zalety, oprócz urządzeń technicznych i sanitarnych, to świetna amortyzacja oleopneumatyczna i znakomite rozwiązanie kabiny dla chorych, tak, że załadowanie i wyładowanie chorych z samolotu polskiego na noszach dało się najszybciej i najsprawniej przeprowadzić.

Kabina jest obszerna, ma 2 miejsca leżące i 1 siedzące, z dwoma wejściami, jedno dla załadowania chorych na noszach, bardzo łatwe, bo otwierające się na poziomych zawiasach z bocznej ściany, drugie dla lekarza z drugiej strony. Nadto jest osobne wejcie dla pilota i mechanika.

Pod tym względem przewyższał samolot polski francuski Potez 29, zaopatrzony tylko w jedno wejście dla wszystkich.

Sukces Polski był tem większy, że uzyskany został wobec przedstawicieli 47 państw i blisko tysiąca osób, biorących udział w obu kongresach.

Dalszym wynikiem uznania dla Polski, było *powołanie gen. dr. Roupperta na wiceprezydenta stałego Międzynarodowego Komitetu Lotnictwa Sanitarnego, a płk. Huszczę do zarządu.*

Dziś to pewne jest, że samolot sanitarny Lublin R. XVI w naszych warunkach komunikacji i transportu rannych i chorych, będzie mógł okazać ludności i wojsku nieocenione usługi tak w czasie pokoju, jak podczas wojny.

Stąd też wysuwa się dla nas konieczność, abyśmy najprędzej samoloty te wprowadzali do lotnictwa dla celów sanitarnych przy pomocy Polskiego Czerwonego Krzyża, Władz lotniczych, Sanitarnych i Ministerstwa Komunikacji.

Z akcją tą należałoby równolegle ożywić dalej aktualną sprawę rozbudowy lotnisk i lądowisk, których jeszcze wielki brak odczuwa się w naszem państwie, dla celów lotnictwa sanitarnego, a które ze względu na obronę Państwa przedstawiają pierwszorzędne znaczenie.

W myśl tego, winniśmy nietylko zakładać nowe tereny pod lądowiska, ale już istniejące zaopatrzyć w hangary, stacje benzynowe, dobre dojazdy i łączność telefoniczną.

Wówczas nietylko lotnictwo sanitarne spełni należycie swe zadanie, ale i lotnictwo sportowe, a przedewszystkiem wojskowe będą miały trwałe podstawy do rozwoju skutecznej działalności tak ważnej dla obrony Państwa!

W końcu pragnę zaznaczyć, że triumf polskiego lotnictwa sanitarnego w Madrycie — to wspólny wyczyn lotnictwa i medycyny lotniczej, że na uzyskanie jego złożył się wysiłek: konstruktora i lekarza oraz przychylne i pełne zrozumienia stanowisko naszych władz wojskowych lotniczych, a dalej jest dowodem, że lotnictwo polskie ogarnęło dziś wszystkie dziedziny i idzie zwycięskim krokiem naprzód.

A jeżeli w tym pochodzie lekarz dorzuci swoje cegiełki — to świadczy, że i jego praca jest potrzebna i ważna w lotnictwie.

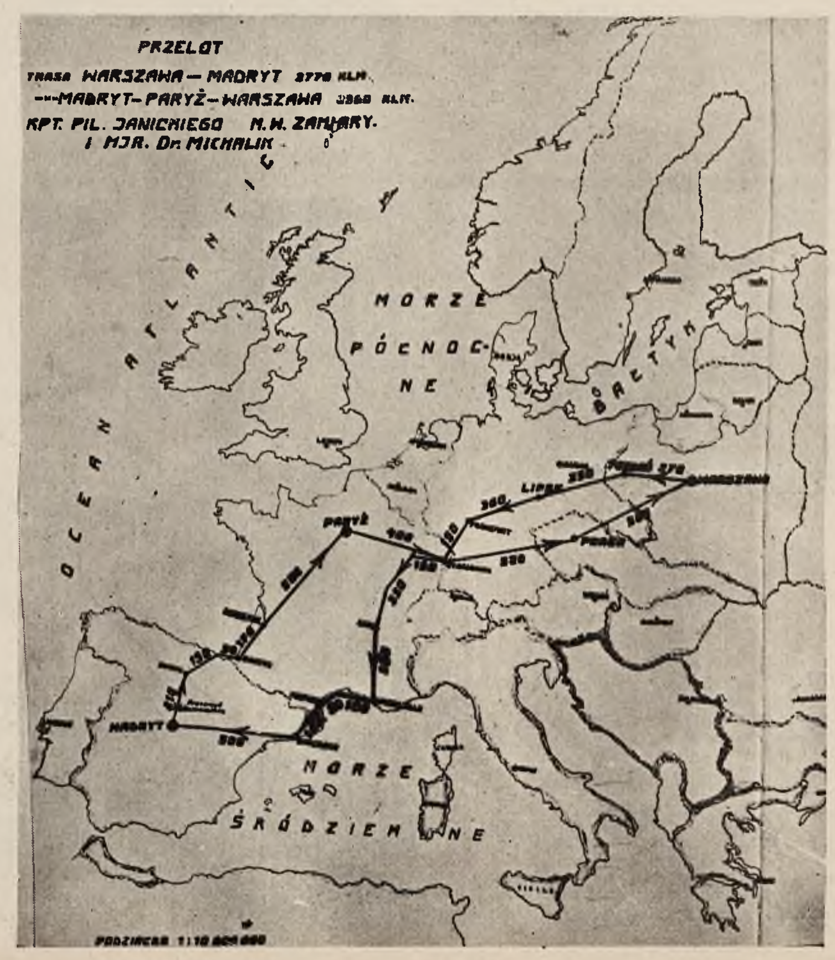
WRĘCZENIE PUHARU RAPHAELA.

Dnia 7 sierpnia r. b. w ambasadzie polskiej w Paryżu odbyło się uroczyste wręczenie puharu lotnictwa sanitarnego, zdobytego w Madrycie przez Polskę. Puhar ten, jak wiadomo, jest nagrodą przechodnią i do następnego konkurs ustanowić będzie własność Polski.

W czasie uroczystości, wygłosił przemówienie senator Chassin — prezes towarzystwa przyjaciół awjacji sanitarnej i wybitny przemysłowiec francuski Raphael, fundator puharu.

Ambasador Chłapowski podziękował sen. Chassin i p. Raphael, charakteryzując wysiłki Polski, dokonane na polu lotnictwa.

Uroczystość zgromadziła liczne grono przedstawicieli władz wojskowych i cywilnych francuskich oraz dyplomacji.



Ofiarność społeczeństwa japońskiego na cele lotnictwa wojskowego.

Kampanja mandżurska, oraz ciężkie walki w Szanghaju zelektryzowały całe społeczeństwo japońskie, wpływając wybitnie na rozbudzenie uczucia patrjotycznego i wzmożenie ofiarności na cele rozbudowy sił zbrojnych, a przedewszystkiem na wyposażenie je w nowoczesny sprzęt techniczny.

Usługi, jakie na polu walki oddało lotnictwo spowodowały, że stosunkowo duża dotychczas popularność lotnictwa w społeczeństwie japońskiem uległa zasadniczemu przełomowi, a ofiary pieniężne, składane na cele wojskowe, w olbrzymim procencie przeznaczone zostały na rozbudowę lotnictwa.

Wyniki osiągnięte są naprawdę imponujące!

W ciągu jednego roku od chwili wybuchu zatargu mandżurskiego, naród japoński ofiarował wojsku *60 samolotów*, t. j. *30 myśliwskich, 15 samolotów bombardujących*, 7 wywiadowczych, 1 sanitarny i 7 łącznikowych. Samoloty te kosztowały około 3.800.000 jen, koszt jednego samolotu wywiadowczego wynosił 8.000 jen, bombardującego — 200.000 jen.

Ofiarowane samoloty zostały natychmiast wysłane do Mandżurji, gdzie brały udział w walkach i były często wymieniane w komunikatach oficjalnych i prasie japońskiej.

Oprócz samolotów, społeczeństwo japońskie złożyło w darze wojsku 25 dział przeciwlotniczych, 25 aparatów podsłuchowych, 10 reflektorów 150 cm., 5 radjostacyj, i kilkadziesiąt ciężkich przeciwlotniczych karabinów maszynowych.

Ogólna suma składek dobrowolnie zebranych, na zakup wyżej wymienionego sprzętu wojennego do końca roku 1932, wyniosła przeszło 10 miljonów jen.

Samoloty ofiarowywane były przeważnie przez poszczególne miasta, powiaty, zakłady przemysłowe, szkoły i t. p.

Pewien znany finansista japoński ofiarował trzy samoloty, a kiedy jeden z nich zniszczony został podczas walki w północnej Mandżurji, ufundował natychmiast nowy samolot w miejsce straconego.

W listopadzie r. ub., podczas dorocznych manewrów, miasto Osaka uroczyście przekazało wojsku zakupiony sprzęt obrony przeciwlotniczej.

Dar miasta Osaka, największego centrum przemysłowego Japonji, przedstawiał się imponująco i składał się z: 16 dział przeciwlotniczych, 10 ciężkich przeciwlotniczych karabinów maszynowych, 4 telemetrów elektrycznych, 4 dużych i 8 małych aparatów podsłuchowych, 6-ciu reflektorów 15 cm. wraz z sprzętem pomocniczym. Widzimy więc, że było to całkowite wyposażenie czterech nowoczesnych bateryj przeciwlotniczych.

Samoloty, ofiarowane wojsku przez społeczeństwo japońskie, — obok numeru kolejnego, zaopatrzone są w nazwę *„Aikoku"*, czyli „miłość ojczyzny"; natomiast samoloty dla lotnictwa morskiego noszą nazwę *„Hokoku"*, t. j. „patrjotyzm".

Samoloty *„Aikoku"* składają się przeważnie z aparatów bombardujących wzór 88; wywiadowczy wz. 88, 91 i 92, oraz myśliwskich wz. 91 i 92.

Samoloty *„Hokoku"* są to wodnosamoloty wywiadowcze, względnie samoloty przeznaczone dla okrętów — lotniskowców.

Oto ogólne cechy charakterystyczne płatowców, ofiarowanych przez społeczeństwo japońskie wojsku.

Samolot myśliwski wzór 91/91—shiki sento-ki): metalowy, 1-miejscowy górnopłat, budowany przez spółkę lotniczą Nakajima (Nakadzima), mającą fabryki w m. Ota i Ogikubo.

Rozpiętość samolotu 11 metrów, kadłub — 7,3 m., wysokość — 3,1 m., waga z pełnem obciążeniem około 1,5 t. Szybkość pozioma około 300 kilometrów na godzinę. Silnik Jupiter 450 HP., gwiaździsty, 9-cylindrowy, chłodzony powietrzem.

Samolot myśliwski wzór 92: metalowy jednomiejscowy dwupłatowiec, budowany przez zakłady lotnicze Kawasaki w Kobe.

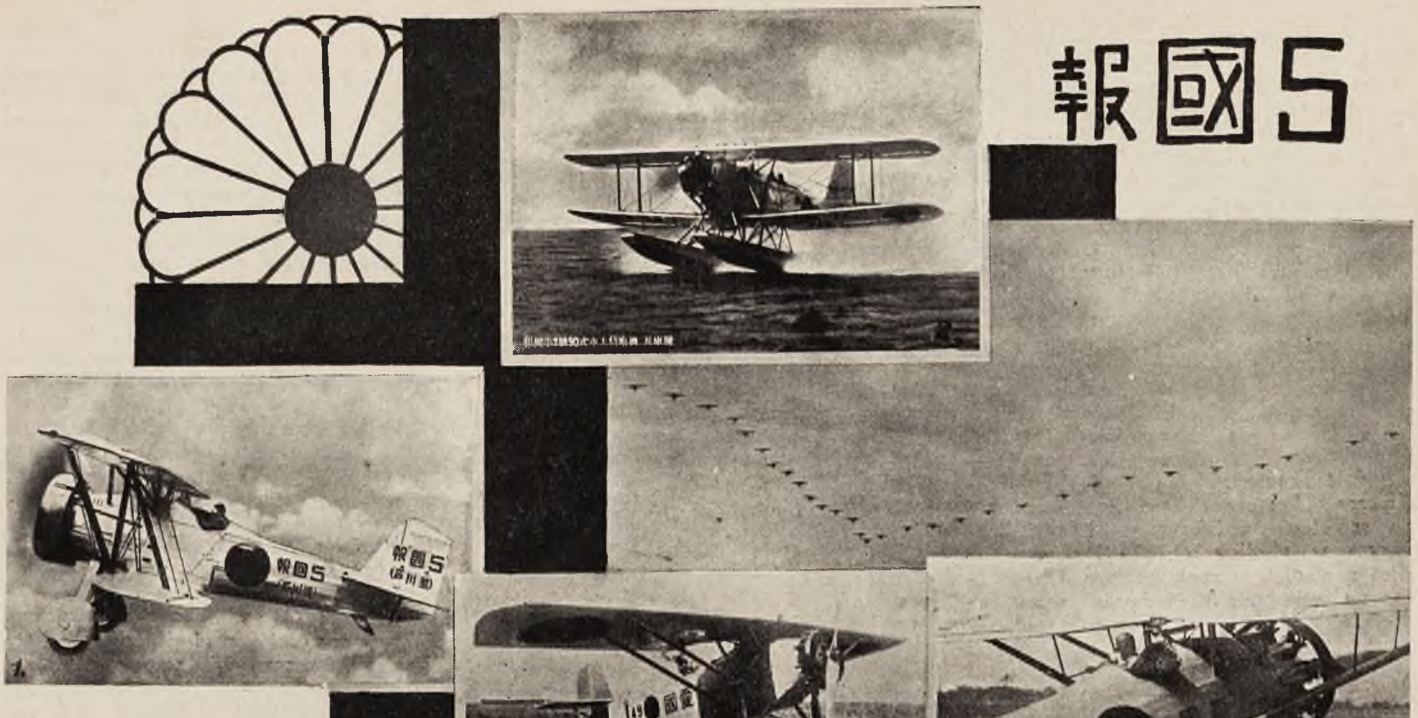
Silnik B. W. M. 600 HP., szybkość 400 km/g.

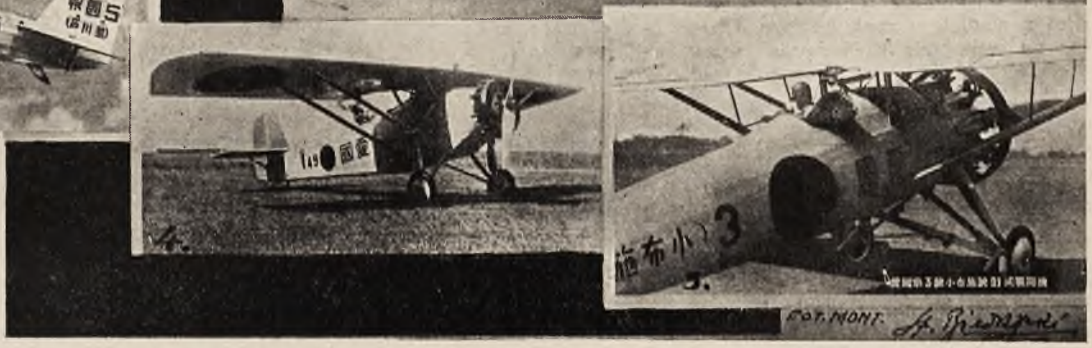
Wyżej wymienione samoloty należą do najnowszego sprzętu lotnictwa japońskiego. Poprzednio zasadniczym typem





1. Aikoku 4 (dar p. Robuse-Rupca). Samolot lek. bombard. Nr. 88.
2. Aikoku 57. Samolot wywiadowczy Nr. 92.
3. Aikoku 14. Samolot myśliwski Nr. 91.
4. Aikoku. Samolot myśliwski Nr. 92.
5. Aikoku 2. Dornier-Mercur — Sanitarny.
6. Aikoku 40. Fokker transportowy.





1. Hokoku 5. Samolot pokładowy z awjomatki Nr. 90.
2. Hokoku 2. Wodnopłatow. wywiad. Nr. 90.
3. Aikoku 3 (dar p. Robuse-Rupca). S. myśliw. Nr. 92,
4. Aikoku 47. Samolot wywiadowczy Nr. 92.

samolotu myśliwskiego był Ko — 4 z silnikiem Hispano-Suiza 300 HP. Aparat ten został jednak uznany przez wojskowe władze japońskie za przestarzały. Aby otrzymać zupełnie nowoczesny typ samolotu myśliwskiego, ogłoszony został konkurs, w którym wzięły udział większe wytwórnie krajowe.

Zwycięstwo osiągnęły firmy Nakajima i Kawasaki. Samoloty dostarczone przez te zakłady, zostały przyjęte przez wojsko, jako wz. 91 i 92.

Samoloty myśliwskie wz. 92 w serji „Aikoku", pojawiły się dopiero w roku 1933.

Samolot wywiadowczy wzór 88 — półmetalowy, 2-miejscowy dwupłatowiec. Rozpiętość górnego skrzydła — 15,2 m., dolnego — 13,34 m., kadłub 11,28 m., ciężar przy pełnem obciążeniu 2,8 t. Szybkość pozioma przeszło 220 km/g., pułap 3000 m. Silnik B. M. W. 450 HP.

Samolot bombardujący wzór 88 (88 shiki kei — bakugeki-ki), półmetalowy, 2-miejscąowy dwupłatowiec, wytwarzany przez spółkę lotniczą Ishikawajima w m. Tachikawa pod Tokjo. Rozpiętość, jak w typie poprzednim. Szybkość pozioma 200 km/godz.

Samolot bombardujący Junkers K — 37: — metalowy, 3-miejscowy jednopłat, importowany z Niemiec i zmodyfikowany w Japonji.

Samolot ten wyposażony jest w dwa silniki Jupiter 450 HP, rozwija szybkość 243 km/g. Nośność 1,730 kg., pełna waga 4.300 kg., zasięg 1.150 km. (około 6 godzin lotu).

Samolot tego typu był jednym z pierwszych w serji „Aikoku".

Samolot sanitarny Dornier—Mercure, ofiarowany jako „Aikoku" Nr. 2. Jest to górnopłat półmetalowy, zbudowany w zakładach Kawasaki. Może on pomieścić dziesięciu ludzi wraz z załogą, ranni mogą być wnoszeni razem z noszami.

Wodnosamolot wywiadowczy wzór 14 (14 shiki sni-jo teisatsu-ki), jest to 2-miejscowy dwupłatowiec o 2 pływakach.

Oprócz tego aparatu, w serji „Hokoku" spotyka się jeszcze okrętowy samolot bombardujący wzór 13, okrętowy samolot myśliwski wzór 90, oraz wodnosamolot wywiadowczy wzór 90.

Ofiarność społeczeństwa japońskiego na cele rozbudowy lotnictwa wojskowego nie ustaje, rok 1933 zaznaczył się nowym, wspaniałym wysiłkiem, ilość samolotów „Aikoku" osiągnęła już cyfrę 65, a samolotów „Hokoku" 18 sztuk.

Jak widzimy z powyższego, ofiarność społeczeństwa japońskiego skupia się głównie w kierunku fundowania samolotów dla wojska japońskiego, gdy natomiast ofiarność społeczeństwa polskiego, skupionego w szeregach L. O. P. P. obejmuje różne dziedziny lotnictwa, obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Niemniej wielka ofiarność społeczeństwa japońskiego na cele lotnictwa, niechaj będzie bodźcem dla dalszej ofiarności społeczeństwa polskiego. *Ver.*

LIST Z ANGLJI

(Korespondencja „Lotu Polskiego"

Tegoroczny Air Pageant, czyli popisy lotnictwa wojskowego, odbyte w końcu czerwca w Hendon, nie miały szczęścia. Przez trzynaście lat pogoda im sprzyjała, wreszcie w tym roku, czternastym, spotkała je deszczem i mgłą. W pewnych chwilach samolotów nie można było dojrzeć już nawet po drugiej stronie lotniska, a tembardziej w powietrzu, gdy kryły się w niskich chmurach. Z tego powodu program imprezy musiał nawet ulec pewnemu, drobnemu zresztą, skróceniu.

Pomimo to, publiczność pod parasolami i w mackintosh'ach, dzielnie walczyła z niepogodą. Przypływ zwłaszcza samochodów był tak wielki, że musiano urządzić „posterunek" policyjny... w powietrzu. Posterunek ten znajdował się na samolocie wojskowym „Atlas", krążącym w okolicy lotniska i obserwującym z powietrza ruch kołowy. Obserwator na samolocie zawiadamiał przez radjotelefon natychmiast komendę policyjną na lotnisku o każdem zauważonem stłoczeniu się samochodów, a wówczas do wskazanych miejsc śpieszyli posterunkowi na motocyklach.

W Air Pageant'cie wzięło udział około 200 samolotów. Były między niemi również maszyny „historyczne", t. j. z przed jakich kilkunastu lat. Lotnictwo tak szybko idzie naprzód, że niewiele lat wystarczy, aby przestarzałe typy budziły nanowo zainteresowanie, niemal jak wykopaliska zamierzchłej przeszłości. Grając na tej sentymentalnej strunie tłumów, fabryka Westland pomalowała jedną ze swych najbardziej nowoczesnych maszyn, bezogonowiec „Pterodactyl" na podobieństwo latającego smoka *) ku niemałej uciesze wszystkich obecnych na tej imprezie lotniczej. Entuzjazm wzrósł jeszcze bardziej, gdy pilot „Pterodactyla" zaczął na nim „polować" i zestrzeliwać baloniki różnych pociesznych kształtów, puszczone z lotniska w powietrze.

Prócz „Pterodactyla", będącego, jak wiadomo, ostatnim triumfem wynalazczości w lotnictwie (bezogonowiec ten posiada wiele zalet, a przyszłość pokaże, czy będą one rzeczywiście praktyczne), wystąpiły również publicznie obydwa ostatnie typy autogiro de la Cierva: wcześniejszy ze skrzydłami, a raczej z resztkami skrzydeł, oraz najświeższy model, zupełnie bez skrzydeł, a tylko z „wiatrakiem". Latały również dwa pierwsze angielskie samoloty z silnikiem Diesela *), mianowicie Hawker „Horsley" z silnikiem Rolls-Royce „Condor" i Westland „Wapiti", z silnikiem Bristol „Phoenix".

Wojskowość wystąpiła w imprezie b. okazale. Między innemi można było naprzykład podziwiać największy wodnosamolot wojskowy: 6-silnikowy Short, ważący koło 32 ton. Jest on jednocześnie zapewne najszybszym wodnosamolotem, jeśli nie liczyć specjalnych typów wyścigowych. Maszyna ta mieści 10 ludzi załogi, w tem 2 pilotów, nawigatora, mechanika, radjo-operatora i strzelca. O komforcie świadczy obecność na samolocie kuchni i lodówki. Samolot zabiera ze sobą łódki składane, mogące pomieścić całą załogę.

Gwoździem popisów były efektowne loty akrobatyczne grupowe zademonstrowane przez 25-tą eskadrę. Doskonałe zgranie się ze sobą dziewięciu samolotów, biorących udział w tym pokazie uwidocznione było w ten sposób, że samoloty połączone ze sobą elastycznemi linkami, na których powiewały chorągiewki. Samoloty wykonywały loopingi jednocześnie i tak precyzyjnie, że pozostawały wciąż połączone, o czem wyraźnie świadczyły chorągiewki, widoczne wciąż na tem samem miejscu między nimi.

Popularność lotnictwa pośród kierowników nawy państwowej nie jest nowością, jednak angielski następca tronu zdaje się bije wszystkie rekordy pod tym względem, gdyż ma własną prywatną „flotę" powietrzną, składającą się z sześciu samolotów, firmy brytyjskiej oczywiście, bo „British goods are the best" (angielskie wyroby są najlepsze), jak z dumą mawiają moi rodacy. Szósty samolot przybył w ostatnich dniach. Każdy Anglik, komu pamięć jako-tako dopisuje, widząc w powietrzu znaki rejestracyjne G — ACGG (gdyż takie litery rozpoznawcze otrzymała ostatnia maszyna), może się pochwalić, że widział samego księcia Walji. Gdyż G — ACGG, to mały samolot luksusowy „Dragon", który służyć będzie zapewne najczęściej księciu w jego podniebnych podróżach, większe samoloty swej flotyli, Vickers „Viastra", rezerwując na poważniejsze okazje. Trudno — przecież jest kryzys!

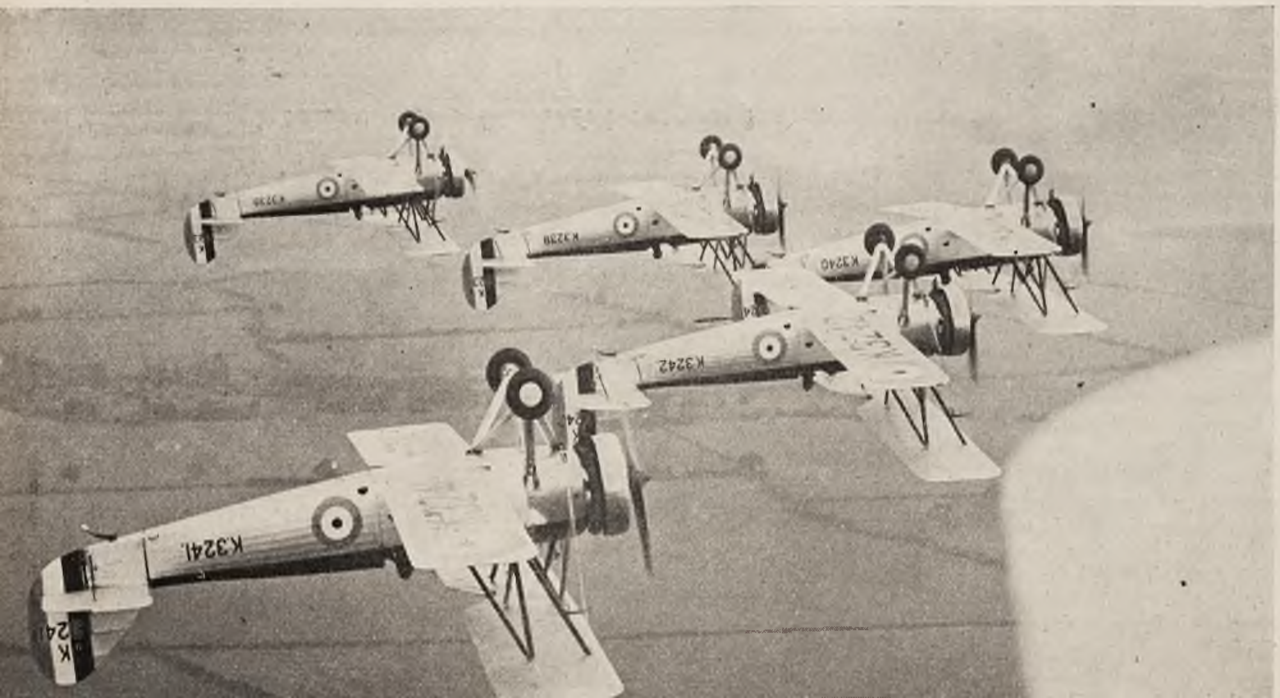
Uniwersytet Oxfordzki, a ściślej mówiąc jego studenci, posiadają własną eskadrę samolotów t. zw. Oxford University Air Squadron. Eskadra jest najbardziej czynna w lecie. Praca, względnie latanie (latanie chyba też jest pracą?), zaczyna się o godz. 5.30 rano. O godz. 3.30 po południu studenci są wolni, jak przystało na dobrych synów Albionu, resztę czasu poświęcają tenisowi i innym sportom.

Eskadra uniwersytetu oxfordzkiego składa się z dwunastu szkolnych maszyn Avro i 4 przejściowych dwupłatów Atlas. Swego czasu znany fabrykant silników lotniczych, John Siddeley, ofiarował nagrodę przechodnią, która co roku przyznawana jest najlepszemu pilotowi eskadry.

Stephen J. Mattock.

*) Nazwa „Pterodactyl" oznacza latające zwierzę, napół ptak, napół jaszczurka, znane tylko ze szczątków kopalnych.

*) Silnik Diesela pracuje na oleju ciężkim, zamiast na benzynie, co pod wielu względami stanowi poważny postęp techniki lotniczej.



NOWOŚCI TECHNICZNE



(The Aeroplane)

Hawker Special-Fury.

Samolot Rohrbacha o obracających się skrzydłach. Firma Schackelton i Lee Murray otrzymała wyłączne przedstawicielstwo na W. Brytanję sprzedaży licencji i samolotów patentu dr. inż. A. Rohrbacha — opisanych w Nr. czerwcowym „Lotu Polskiego". Firma ta oświadcza, że po sprawdzeniu wszystkich obliczeń (wbrew twierdzeniu większości prasy lotniczej), nie znalazła w nich żadnej usterki odnośnie wytrzymałości, właściwości aerodynamicznych, sterowności i stateczności wymienionego samolotu. Utrzymuje ona, że już obecnie może być wykonany samolot tego typu, nie ustępujący pod względem wyczynów, przeciętnym współczesnym samolotom i posiadający ponadto zdolności: 1) pionowego wznoszenia się i lądowania z szybkością zmienną w rozległych granicach, 2) zawisania w powietrzu przy pełnym gazie; 3) ruchu wstecznego przy wszelkiej szybkości użytecznej; 4) lądowania z wyłączonym silnikiem po dowolnym torze.

Skrzydla szczelinowe — Handley Page dla Francji. „Les Ailes" donosi, że rząd francuski nabył licencję na skrzydła szczelinowe syst. Handley Page—co pozwoli konstruktorom francuskim uniknąć wysokiej opłaty za stosowanie tej licencji w swoich samolotach.

Autożyro Cierva C—30. Ostatni typ śmigłowca Juana de la Cierva otrzymał nowe udoskonalenie — gdy rotor śmigłowca osiąga szybkość oderwania i hamulce kołowe są zwolnione, ogon samolotu nie podnosi się, jak to miało miejsce w poprzednich typach, lecz najpierw następuje oderwanie od ziemi kół podwozia, a następnie koła ogonowego. Przy lądowaniu natomiast z początku koło ogonowe dotyka ziemi, następnie zaś koła podwozia.

W celu zapobieżenia wstrząsom przy lądowaniu, podwozie jest wyposażone w dwa amortyzatory olejowe o długim skoku. Hamulce kołowe zostają wprawiane w ruch jednocześnie za pomocą dźwigni ręcznej, a nie niezależnie od pedałów nożnych, jak poprzednio. Kierowanie na ziemi odbywa się za pomocą sterowanego koła ogonowego.

Praktycznym wynikiem usunięcia skrzydeł i organów sterowych jest znaczne zmniejszenie oporu czołowego i ciężaru samolotu, dzięki czemu, zgodnie z twierdzeniem wytwórców autożyro, może obecnie co do nośności i szybkości współzawodzicząc z współczesnymi samolotami płatowymi.

Hawker Speecie Fury. Jest dalszą ewolucją znanego sam. myśliwskiego jednomiejscowego Fury. Nowemi cechami są — skrzydła trapezowe o powierzchni nieco mniejszej od poprzednich skrzydeł, zastrzały międzypłatowe w kształcie V i osłony opływowe kół. Silnik Rolls - Royce Kestrel — przez wprowadzenie ulepszonej sprężarki i zmienionego reduktora, daje zwiększenie mocy.

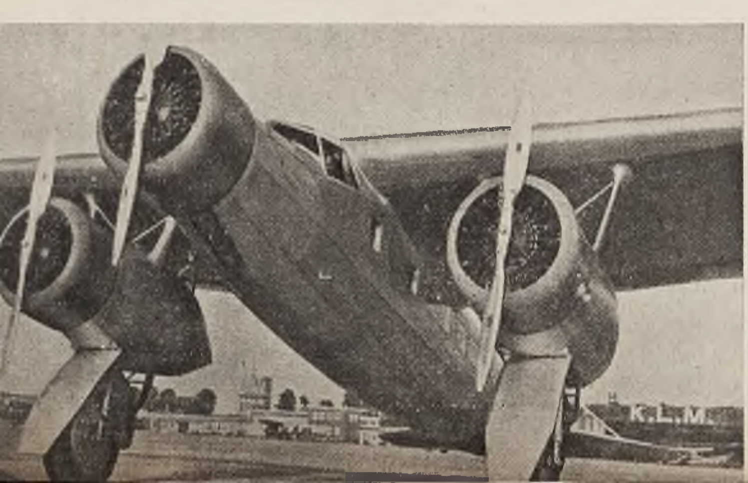
Chociaż szybkość największa Special Fury przy pełnem obciążeniu wynosi około 460 klm/godz. więcej od szybkości zupełnego Fury, — szybkość lądowania pozostaje na poprzednim poziomie 96 klm/godz., co jest bezsprzecznie godnem uwagi w porównaniu do innych współczesnych pościgowców. Szybkość końcowa przy locie nurkowym wynosi 640



Boja. (The Aeroplane)

klm/godz. Szybkość wznoszenia na wysokość 6.100 m wynosi u Fury 9½ minut, u Special Fury jest nawet nieco większą. Zasługuje na wzmiankę znaczne polepszenie wyczynów Special Fury w porównaniu do zwykłego Fury osiągnięte bez uszczerbku zwrotności i sterowności samolotu.

Anglicy utrzymują, że Special Fury jest obecnie najszybszym jednomiejscowym samolotem myśliwskim świata.



Junkers Ju 60.

(The Aeroplane)

Pośpieszny samolot komunikacyjny Junkers Ju 60. W środku czerwca r. b. towarzystwo komunikacyjne Deutshc Luft-Hansa objęło pierwszy samolot pośpieszny Junkersa — Ju 60. Powyższy typ powstał z typu F 13, względnie W 33/34 nietylko przez wbudowanie silnika o większej mocy (Hornet A 525 K. M.), lecz i przez udoskonalenie aerodynamiczne samego płatowca. Przytem zwiększenie szybkości nie nastąpiło kosztem zalet komunikacyjnych samolotu. Kabina samolotu jest obszerną i zaopatrzoną we wszelkie nowoczesne wygody; procz tego, zwrocono uwagę na szybkość lądowania, która pomimo zwiększenia szybkości podróżnej została utrzymana w poprzednich granicach. Dla osiągnięcia tego celu Ju — 60 posiada dobrze przemyślane hamulce aerodynamiczne w postaci płaszczyzn pomocniczych, ciągnących się wzdłuż całej krawędzi spływu.

Ju 60 — jest dolnopłatem wolnonośnym, całkowicie metalowym. Samolot posiada podwójne sterowanie i jest obliczony na 2 osoby załogi i 6 pasażerów. Podwozie prawie całkowicie wciągane. Skrzydła trapezowe. Przekrój kadłuba owalny, przechodzący w części silnikowej w okrągły.

Samolot posiada stację radjofoniczną. W przyszłości samoloty te mają być wposażone w silniki Hornet B (mocniejsze od A), przy użyciu których Luft-Hansa zamierza zwiększyć szybkość handlową swych rozkładów lotów z 160 klm/godz. do 220 klm/godz.

Boje gumowe do cumowania samolotów wonych. Firma Short Brothers Ltd. w Rochester wypuściła na rynek specjalne boje do cumowania samolotów wodnych na morzu. Boje te są wykonane ze specjalnej gumy odpornej na działanie wody morskiej i tropikalnych upałów, jak również zapobiegającej tworzeniu się na nich osadów z muszli i organizmów morskich. Boje są napełniane powietrzem za pomocą zwykłej pompy do opon samochodowych przez zawór Schrädera i mogą bardzo długo utrzymywać ciśnienie wewnętrzne. Posiadają one niezwykłą odporność na przebicie, co pozwala wodnosamolotom podchodzić do nich z pełną szybkością, a więc z zachowaniem dostatecznej zwrotności wodnosamolotu.

Połączenie z kotwicą jest uskutecznione za pomocą galwanizowanego łańcucha stalowego. Boje przeszły próbę R. A. F. i brytyjskie ministerstwo powietrza zakwalifikowało je do wprowadzenia do lotnictwa morskiego.

inż. *J. Wierciński.*

SZKOŁA SZYBOWCOWA

















Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w Polichnie, czynna bez przerwy od 10 kwietnia b. r., wyszkoliła w czasie do 15 lipca — 65 pilotów szybowcowych do kat. „A" i „B", wśród nich 23 harcerzy, udających się na Zjazd Harcerski w Gödölö na Węgrzech, 5 członków ośrodka lotniczego przysposobienia wojskowego w Rumji na Helu, 13 obywateli czechosłowackich i jugosłowiańskich, członków aeroklubu w Brnie, Pradze i Mariborze, kilku członków Aeroklubu Warszawskiego i Koła „Start" w Warszawie, a poza tem ochotników z całej Polski, jak Polska długa i szeroka.

Szkoła w Polichnie zyskuje sobie zasłużoną sławę. Mając wyśmienite warunki terenowe, zaopatrzona w 10 szybowców, prowadzona przez fachowych instruktorów, p. Tadeusza Ciastułę i Kazimierza Plenkiewicza, szkoła ta stała się jedynym w Polsce ośrodkiem masowego wyszkolenia pilotów szybowcowych z kat. „A" i „B".

Fot. 1. Grupa uczestników kursu lipcowego Szkoły Szybowcowej w Polichnie z Prezydjum Kieleckiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. i instruktorami szybowcowymi.

Fot. 2. Lot ucznia do kat. A ponad wzgórzami Polichna.

Fot. 3. Prezes Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach, dr. Adam Kroebl, w towarzystwie Kierownika Szkoły Szybowcowej w Polichnie, p. Tadeusza Ciastuły (na lewo) i kursisty inż. Borysa Cijana z Jugosławji.

Fot. 4. Grupa Czechów, uczniów Szkoły Szybowcowej w Polichnie wraz z prezydjum Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach, pp.: Prezesem Dr. A. Kroeblem, inż. Mesingiem i inż. Wolskim, oraz instruktorami Szkoły, pp.: T. Ciastułą i Kazimierzem Plenkiewiczem.

Fot. 5. Kierownik Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. w Polichnie, p. Tadeusz Ciastuła na „Wronie" przed startem do lotu pokazowego.

Fot. 6. Lot pilota kat. „C".

Fot. 7. Hangar i warsztat reparacyjny Szkoły Szybowcowej w Polichnie. W hangarze znajduje pomieszczenie 10 szybowców, od szkolnych do żaglowych włącznie, któremi Szkoła dysponuje.

MARGINESY.

PAROWY SILNIK LOTNICZY.

Poczciwy kocioł parowy jest jednym z najpewniejszych i bodaj najmniej kapryśnym silnikiem, jaki zna ludzkość. Trzyma się staruszek krzepko do dnia dzisiejszego, co pewien czas się odmładza, sapie, pracuje wydatnie, a tanio i gwiżdże sobie na młodszych rozrzutnych rywali: silników wybuchowych, próbujących wyprzedzić go na każdym kroku.

Wiele rzeczy poczciwy silnik parowy robił, ale przyzwoicie latać — nie latał. Niejeden tęgi konstruktor głowił się, jakby tu taki silnik wbudować do samolotu. Przeprowadzano nawet pomyślne próby z modelami [1]), jednak stworzyć takiej maszyny, którąby była w stanie udźwignąć płatowiec i pilota, nie udawało się do niedawna nikomu. Aż wreszcie tej wiosny Amerykanom powiodło się. Wielkie zakłady Beslera w Kalifornji od szeregu lat słyną ze swoich silników parowych, lekkich o wielkiem ciśnieniu. Silniki te stosowano na kolejach w motorowych wagonach pulmanowskich. Otóż p. William J. Besler wymontował z dwupłatowca normalny silnik benzynowy i wbudował swój parowy, bez wielkich nawet przeróbek. Dnia 12 kwietnia r. b. na tym samolocie wystartował z lotniska w Akland (Kalifornja).

Popróbuję opisać tę maszynę parową, która zewnętrznym swoim wyglądem przypomina raczej silnik wybuchowy, niż parowóz, nie mówiąc już o „samowarkach" kolejek podmiejskich.

Otóż część zasadnicza, kocioł jest w kształcie rury długości 150 metrów o specjalnie patentowanym kształcie i wygięciach. Pozatem posiada silnik dwa cylindry, wysokiego i niskiego ciśnienia umieszczone w kształcie litery V. Prócz tego: palnik, wentylator i akumulatory. Wydajność kotła jest bardzo duża. Na godzinę przepuszcza około 680 kg. wody, lecz ubytek jej jest minimalny — 1% — reszta pary po wykonaniu pracy, podgrzewa wodę idącą do kotła, a następnie skrapla się. Sam taki silnik o mocy 150 HP, waży 81 kg., a po dodaniu do tego ciężaru wody, paliwa i wyposażenia dodatkowego, 218 kg. (normalna waga silnika lotniczego wybuchowego wynosi około 1 kg na HP).

Uruchamia się silnik bardzo prosto: puszcza się w ruch przy pomocy elektryczności wentylator, który tłoczy powietrze i paliwo do palnika, tam mieszanka zapala się elektrycznie i podgrzewa kocioł. Ciśnienie w palniku jest regulowane automatycznie pilot więc ma z silnikiem bardzo mało kłopotu.

Znaczenie zastosowania silnika parowego w samolocie jest olbrzymie, wydaje mi się, iż nie przesadzam twierdząc, że może zapoczątkować on nową erę w lotnictwie.

Parowy silnik lotniczy jest cichy, pewny w działaniu i ekonomiczny. Posiada jeszcze jedną bardzo ciekawą właściwość: można na nim „dać kontrparę". Zupełnie zwyczajnie; tak, jak na ziemi w lokomotywie. Śmigło obraca się wówczas w kierunku odwrotnym, niż normalnie, a działanie jego jest wtedy hamujące.

Prasa U. S. A. zarówno fachowa, jak codzienna szeroko opisuje silnik parowy i twierdzi, że ciężar jego da się jeszcze znacznie zmniejszyć.

Mnie osobiście najwięcej cieszy, że będziemy latać cicho i gwizdać na zakrętach.

[1]) Hiram Maxim — jeden z najgenjalniejszych technicznych umysłów, którego imię spopularyzowało się u nas dzięki karabinom maszynowym.

JESZCZE O PP. MOLLISON.

Małżonkowie Mollison na swoim dwumotorowym de Haviland Dragonie, lądując nie tyle na lotnisku w Bridgeport (U. S. A., stan Connectiant), ile tuż za nim, skapotowali. Przyczyną lądowania był brak paliwa. Przyczyną wypadku — „podwianie" samolotu. Obrażenia pp. Mollison były lekkie, samolotu nieco cięższe.

„The Aeroplane", tygodnik angielski, szeroko omawiając loty ex panny Amy Johnson i jej małżonka za prasą amerykańską powtarza, iż eksperyment z Polską *) nie nauczył niczego znakomitej lotniczki i nie wpłynął na zmianę jej uprzejmości. Pani Mollison zwymyślała lotnika amerykańskiego, który zamierzał jej wskazać miejsce i kierunek lądowania, a następnie orzekła, że lotnisko w Bridgeport jest chyba jedynem lotniskiem na miljon, które graniczy z błotnistym terenem.

Pismo angielskie przypomina, iż p. Mollison parokrotnie już dawniej mówiła, że ze zmęczenia nie mogła dojrzeć niektórych lotnisk. Np. w Cape-Town (Afryka) lądowała z mężem na plaży za lotniskiem i wkołowała do morza.

„The Aeroplane" troskliwie zapytuje, czy ministerstwo lotnictwa Wielkiej Brytanji nie pragnęłoby zbadać przyczyny ostatnich niepowodzeń latającego małżeństwa, gdyż, być może, są one spowodowane złym stanem zdrowia pilotów.

O SAMOCZYNNEM LATANIU.

Innego dnia i zapewne na innem miejscu mamy zamiar opisać naszym czytelnikom przyrząd, pilotem samoczynnym zwany (narazie przez nas, gdyż słownictwo lotnicze jeszcze się w tym wypadku nie wypowiedziało). Bądź, co bądź, wiemy, że przyrząd taki istnieje i że bohater lotu dookoła świata, Wiley Post posługiwał się nim, a nawet tak mu ufał, że w ciągu dwóch godzin spał nad Atlantykiem.

Nie wiem, co jest bardziej imponujące: przyrząd, czy zaufanie, jakiem go obdarzył jednooki zdobywca rekordu, potomek Czerwonoskórych Wodzów.

Jednak i w Europie zdarzył się nie tak dawno wypadek, również, a może nawet bardziej, zadziwiający. Młody kapral Wuczkowicz (Jugosławja), nieprzywiązany odbywał na Breguecie 19 lot ćwiczebny; w pewnej chwili samolotem gwałtownie rzuciło i pilot mimowoli wyskoczył z 300 metrów. Spadochron rozwinął się normalnie i Wuczkowicz wylądował. A maszyna? Otóż-to! Breguet zaczął schodzić spiralą wdół, potem wyprostował swój lot, wziął kierunek na południe i poleciał prosto nabierając wysokości. Któryś z instruktorów puścił się wślad za nim. Samolot bez pilota leciał sobie, ani myśląc o zakazanych ewolucjach. W odległości 50 klm. od lotniska był na wysokości 1.600 metrów. I tak latał, aż do wyczerpania benzyny. Wkońcu lotem ślizgowym zszedł do ziemi, łamiąc jedynie podwozie i dolny płat jednego skrzydła.

Z tego zdarzenia nie doradzamy wysnuwać wniosków, że samolot, podobnie, jak koń na torze, potrafi doskonale pokonać wszystkie przeszkody, o ile mu człowiek w tem nie przeszkadza.

*) Patrz Nr. 4 „Lotu Polskiego.

PRZEPRASZAM, ALE „POLAND"

Omawiając lot alpejski, „The Aeroplane" przy nazwiskach kpt. Bajana i kpt. Dudzińskiego podało w nawiasie *(Tchekoslowakia)*. Nasze Ministerstwo Komunikacji podobno interwenjowało już w tej sprawie, my ze swej strony oczekujemy sprostowania, gdyż nie mamy zamiaru zrzekać się naszych świetnych pilotów, ani maszyn, nawet na korzyść najmilszych sąsiadów.

7. 13.

Nowe wydania polskich znaczków pocztowych

Polskie znaczki pocztowe wzbudziły powszechne zainteresowanie, widoczne nietylko w polskiej, ale i zagranicznej prasie, dzięki zastosowaniu najbardziej nowoczesnych medot ich produkcji.

Techniką stalorytniczą i drukiem wklęsłym wykonano u nas w roku bieżącym znaczki wartości 60 gr. z okazji 700-letniej rocznicy założenia Torunia, znaczki wartości 30 gr. dla uczczenia pamięci kpt. Żwirki i inż. Wigury, obecnie puszczono w obieg taką samą techniką sporządzone znaczki wartości 80 gr., wydane z okazji 400-lecia śmierci Wita Stwosza, zaś we wrześniu r. b. nastąpi emisja znaczków wartości 1 zł. 20 gr. z ilustracją obrazu Matejki, przedstawiającego króla Jana Sobieskiego pod Wiedniem.



Znaczek pocztowy wydany z okazji 250-lecia zwycięstwa króla Sobieskiego pod Wiedniem.

Poziom wykonania rytu w stali i druku wklęsłego wykazuje nadzwyczajny postęp w tej dziedzinie naszej produkcji, która nietylko dorównuje najlepszym wzorom produkcji zagranicznej, ale pod wieloma względami je nawet przewyższa.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć o tem, że nowe emisje polskich znaczków pocztowych są dziełem polskich jedynie pracowników, wykonuje je bowiem Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych w Warszawie, która ujęła w przeciągu stosunkowo krótkiego czasu najtrudniejszą z pośród technik graficznych w ramy własnej możliwości produkcyjnej.

Wysoki artystyczny i techniczny poziom naszych okolicznościowych znaczków pocztowych ma nietylko znaczenie lokalne; znaczki pocztowe są bardzo ważnym czynnikiem propagandy zagranicznej, dostając się bowiem do najdalszych zakątków świata, stają się reklamą swego kraju. Im znaczki pocztowe są piękniej i na wyższym poziomie technicznym wykonane, tem chętniej nabywają je zagraniczni filateliści i tem lepsze posiadają warunki naszej reprezentacji wobec adresatów na całej kuli ziemskiej.

Osiągnięcie tak dodatnich wyników w produkcji polskich znaczków pocztowych przyczyniło się również do realnych korzyści na polu handlowem. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych otrzymała zamówienie na dostawę znaczków pocztowych dla Grecji. Wartość zamówienia wynosi kilka miljonów drachm, dając zatrudnienie polskim pracownikom, przyczyniając się do zbytu polskich surowców i tworząc nową dodatnią pozycję w naszym bilansie handlowym.

Prace Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie

Zeszyt I: (w języku francuskim). O pewnej metodzie tworzenia profilów lotniczych. J. Bonder. Zastosowanie różnych postaci potencjału do obliczenia sił działających na profile lotnicze. — S. Neumark. Z 18 rysunkami w tekście. Str. 84. 1927. Cena zł. 9.

Zeszyt II: (w języku francuskim). O wielopłacie w układzie tandem — J. Bonder i P. Szymański. Przepływ płaski cieczy przez palisadę odcinków prostolinijnych — P. Szymański. Przyczynek do teorji dwupłata — J. Bonder i P. Szymański. Z 22 rysunkami w tekście. Str. 72. 1928. Cena zł. 9.

Zeszyt III: (w języku francuskim). Profile lotnicze o stałym środku parcia — S. Neumark. Uwagi, dotyczące pomiaró wśmigła pociągowego, ustawionego skośnie w prądzie powietrza — J. Bonder. Z 23 rysunkami w tekście. Str. 79. 1930. Cena zł. 9.

Zeszyt IV: (w języku angielskim). Wpływ lotki podłużnej na charakterystyki aerodynamiczne płata nośnego — M. J. Thompson. Tunel Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie. Pewne uwagi, dotyczące badań stateczności podłużnej — M. J. Thompson. Z 43 rysunkami w tekście. Str. 96. 1930. Cena zł. 9.



Zeszyt V: (w języku polskim i francuskim). Prace doświadczalne, wykonane w czasie od 1927 — 1931. — C. Bieniek. Z 32 rysunkami w tekście. Str. 272. 1932. Cena zł. 50.

Zeszyt VI: (w języku francuskim i angielskim). O jednoznacznem odwzorowaniu podobnem zewnętrz koła na zewnętrze symetrycznego łuku stożkowej— J. Bonder. Przepływ cieczy lepkiej przez rurę stożkową — P. Szymański. Uwagi o potencjale nieciągłym — M. J. Thompson. Z 45 rysunkami w tekście. 1932. Str. 118. Cena zł. 18.

Do nabycia w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie, ul. Nowowiejska. 50. Członkom Ligi przysługuje rabat w wysokości 30%.



M. J. SZCZUDŁOWSKI mjr. dypl. pil.

Jak przedstawia się organizacja opl. biernej w Niemczech.

Organizację opl. wzięło w ręce państwo, opierając się na swoich instytucjach i podciągając jako organ fachowy do współpracy „niemiecki związek obrony p-lotniczej"..

Przygotowaniami i realizacją obrony biernej kraju na całym terenie Niemiec, kieruje „centrala obrony powietrznej cywilnej" ministerstwa spraw wewnętrznych Rzeszy. Ministerstwo to odpowiada za całkowitą i sprawną organizację obrony p-lotniczej w państwie, wydając centralnie odpowiednie zarządzenia i instrukcje. Wszelkie zarządzenia, wydawane przez ministerstwo spraw wewnętrznych w Berlinie, rozciągają się wprost na ministerstwa spraw wewnętrznych państw związkowych i prowincję Prus wschodnich. Ministerstwo spraw wewn. współdziała w tej sprawie ściśle z ministerstwem Reichswehry, a władza jego rozciąga się w tych sprawach na min. poczt i telegrafów i na główny zarząd kolei państwowych Rzeszy. Można więc sądzić z wyżej wymienionych przesłanek, że nakazy i wytyczne ministerstwa Reichswehry są ściśle stosowane i wykonywane przez ministerstwo spraw wewn. i inne organa na terenie całego państwa.

W zasadzie ministerstwa wszelkich republik związkowych, są obowiązane do zorganizowania na swoich terytorjach:

a) służby obserwacyjno - meldunkowej,

b) wyszkolenia i prowadzenia ewidencji przez odpowiednie organa personelu obs.-meld.,

c) nadzoru realizacji wydanych zarządzeń,

d) kontroli sposobu wykonywanych ćwiczeń w odnośnych rejonach,

e) przesyłania sprawozdań do głównej centrali, tyczących stopnia realizacji zamierzeń, osiągniętej gotowości i uwag co do stosowania w praktyce wydanych przepisów.

Dalsza organizacja organów opl—biernej, podległych ministerstwom, składa się z odpowiednich resortów przy władzach administracyjnych, odpowiadających naszym województwom, dalej przy starostwach (landratury), w końcu wchodzi w obowiązki zarządów gminnych. Na każdym szczeblu organizacji wchodzą do niej z urzędu czynniki wojskowe i policyjne. Pozatem przez wszystkie komórki opl. przewija się czerwoną nicią „związek obrony p-lotniczej", inaczej „luftchutzbund", który jednoczy w swem łonie wszelkie problemy, związane opl.

Cały aparat wykonawczy opl, oparto na zorganizowaniu:

1) ośrodków zbierania wiadomości,

2) posterunków obserwacyjno-meldunkowych,

3) organ sieci ostrzegawczej,

4) biernem i czynnem zastosowaniu maskowania,

5) zarządzeniach, pozwalających na utrzymaniu publicznego bezpieczeństwa i ruchu w czasie napadu,

6) zarządzeń, pozwalających na zastosowanie urządzeń ochronnych, przeciwko bombom wszelkich typów,

7) ochrony i pomocy sanitarnej społeczeństwa.

Całą ludność podzielono na dwie kategorje: czynną i bierną.

Zorganizowanie elementów, wymienionych w punktach 1, 2, 3, oparto ogólnie na systemie komórek, względnie central, rozmieszczonych dośrodkowo od strony granic. Zagęszczanie ich, względnie rozrzedzanie zależy od gęstości rozmieszczenia objektów chronionych, od warunków terenowo-komunikacyjnych i populacyjnych i innych.

W ogólności, chodzi o jaknajdokładsze wykonywanie obserwacji, najszybsze i najsprawniejsze przekazanie ich *na czas* do odnośnej centrali *).

Poza podciągnięciem do ułatwienia tych czynności ministerstwa poczt i telegrafów, przez wydanie rozkazu o prawie pierwszeństwa meldunku p-lotniczego, dużą rolę odgrywają tu urządzenia kolejowe, które sekundują pocztowym.

Komórki opl—obs.-meld. zbiegają się w centralach zbiorczych okręgowych.

Biorąc pod uwagę fakt, że samolot jest trudno dostrzegalny, o ile znajduje się poniżej 20 stopni nad nieboskłonem, a już przy zniesieniu 40-stopniowem, można go uchwycić dźwiękowo, zorganizowano w odpowiedniej dyslokacji posterunki obserwacyjno-meldunkowe. Odstępy między posterunkami wahają się przeciętnie na odległości 10 — 15 kilometrów. Jasnem jest, że sieć ta w zależności od warunków terenowych i dyslokacji środków łączności, będzie w rzeczywistości odbiegać w wielu wypadkach od wymienionego schematu.

Za obsadę posterunków obs.-meld., są odpowiedzialne władze państwowe, czyli, że obsada ich jest z góry wyznaczaną i wypróbowywaną, z pośród pewnych elementów, rekrutujących się z ochotniczych organizacyj o typie wojskowym. Każdy, pełniący obowiązki na posterunku obs.-meld., musi przed objęciem służby, przejść specjalne przeszkolenie.. Posterunki obs.-meld. zaopatrzone są w specjalny sprzęt, przynależny do lokalnych strażnic. Sprzęt ten składa się z zegara, okularów przeciwblaskowych, kompasu, materjału kreślarskiego i tarczy meldunkowej *).

Odcinki obs.-meldunkowe podlegają komendom rejonowym p-lotn.-meldunkowym. Te ostatnie mają zabezpieczone swoje locum przed atakami z powietrza. W komendach rejonowych pracuje specjalnie wyszkolony uprzednio personel, którego obowiązkiem jest zbierać obserwacje i po sporządzeniu odpowiednich raportów szybko przekazywać je do central ostrzegawczych. Te ostatnie mogą się znajdować we wszystkich rejonach wzgl. objektach, które wg. wszelkiego prawdopodobieństwa mogą być zagrożone.

Ze środków łączności prócz telefonu i telegrafu użytych z sieci pocztowo-telegraficznej i kolejowej, przewiduje się własną sieć łączności opl. Przewidziane jest w szerokiej mierze stosowanie radja, przez wyposażenie odnośnych komend, w ruchome stacje radjo na samochodach.

Alarmowanie rozpada się na dwie fazy: pierwsza, to zapowiedź na podstawie hasła „niebezpieczeństwo powietrzne", poczem dopiero może nastąpić druga; na sygnał „alarm lotniczy".

Środki alarmowe stosują Niemcy różnorodne, zawsze zdublowane, począwszy od dzwonów, a skończywszy na gigantofonach, rozmieszczonych na miejscach publicznych. Te ostatnie znajdują zastosowanie specjalnie w miastach i rejonach fabrycznych, a obsługuje je organizacja sieci ostrzegawczej, której centrale mają za zadanie ostrzegać, zbierać meldunki i przekazywać wgłąb kraju zebrane lub poczynione spostrzeżenia. Nierzadko, centrale ostrzegawcze pokrywają się w dyslokacji z centralami okręgowemi i tam, gdzie to ma miejsce, wchodzą jako pododdział w ich skład.

Sposób maskowania przez upodabnianie do terenu, znajduje tu szerokie zastosowanie do dziś istniejących objektów, często i gęsto chaotycznie zmasowanych i bardzo trudnych do zamaskowania. Samo maskowanie przez zastosowanie środków ochronnych przez nałożenie masek i dys-

*) W Anglji ministerstwo lotnictwa, przeprowadzając doroczne ćwjczenia obrony Londynu, odznacza nawet specjalnemi medalami ekipy, osiągające w tych czynnościach najkrótsze czasy.

*) Tarcza meldunkowa podzielona jest na 12 wycinków. Wycinek nr. 12 oznacza północ.

cyplinę maskowania, zamierzają Niemcy pogłębić, przez stosowanie zadymiania całych zagrożonych kompleksów. Zagadnienia nowoczesnej urbanistyki *), stanowią obecnie planowo i szeroko zakrojoną akcję na całym terenie Rzeszy. Na pierwszy plan wybija się tam kierunek, uwzględniający rozbudowę miast ogrodów i wyeliminowania dzielnic fabrycznych poza miasta w teren. Celem ochrony przed bombardowaniem w nocy, przewidziano planowe zaciemnianie objektów. Stosuje się je w zależności od położenia. Może to być całkowite zgaszenie świateł, lub tylko stopniowe ich zaciemnienie.

Na hasło „obrona powietrzna" w całych Niemczech ma następować zaciemnienie świateł... W miejscowościach pozostają jedynie lampy kierunkowe. Nb. jest to bardzo trudne do urzeczywistnienia wszędzie, choćby ze względów technicznych.

W strefach pogranicznych ma nastąpić w tym samym czasie zupełne zgaszenie świateł. W końcu zupełne gaszenie świateł na terenie całego państwa wzgl. w jego częściach, nastąpi dopiero na zaawizowanie sygnału „alarm lotniczy".

Osobny dział studjum stanowi maskowanie objektów przemysłowych, rozważa się tu możliwości stosowania sztucznych objektów, celem wprowadzania lotników w błąd. Rozważa się też problem zastosowania obrony punktów czułych przez reflektory o bardzo silnym woltażu, dochodzącym do kilku miljonów świec każdy **). Wreszcie projektuje się stosowanie zwykłej obrony czynnej.

Zarządzenia, mające na celu podniesienie stopnia bezpieczeństwa publicznego, w chwili zagrożenia przez ataki z powietrza, pozostawiono pieczy organów bezpieczeństwa, dodając im do pomocy ochotnicze a wyszkolone uprzednio elementy. Całkiem poprostu „hilfspolizei"! W wydanych przepisach, nakazano w chwili niebezpieczeństwa zawizowanego natychmiastowe opróżnianie przez ludność miejsc zebrań, teatrów wzgl. sal koncertowych, miejsc zabaw i t. p. W dzień opuszczają urzędnicy biura, dzieci szkoły, publiczność miejsca większych skupień i udają się do t. zw. „miejsc chronionych". Nie są to bynajmniej tylko schrony, gdyż chwilowo nie starcza ich dla ludności miast Rzeszy. Mogą to być ubikacje, lokale odosobnione, pozwalające na pomieszczenie przeciętnie około 30 osób, a chroniące przedewszystkiem przed bezpośrednim działaniem gazów. Miejsca te przygotowuje się dziś!

Sprawa wyewakuowania ludności w pierwszych dniach alarmów, wydaje się dość trudną do przeprowadzenia, dlatego też zdaje się być odsuniętą na dalszy plan i stosowaną wyjątkowo. Stanowi ona obecnie temat studjów.

W razie nastąpienia napadu lotniczego i wzniecenia przez lotnictwo pożarów, przewiduje się zorganizowane i przemyślane działanie wszystkich straży pożarnych, wzmocnionych przez oddziały ochotnicze i wyznaczone do tego celu pogotowia dzielnicowe, rejonowe, wzgl. lokalne. Do współdziałania ze strażą pożarną, staną zastępy przygotowanych obecnie, a potrzebnych różnych pracowników technicznych. Zadaniem ich będzie usuwać zatory, powstałe przez zbombardowanie urządzeń wodociągowych, kanalizacyjnych, oświetleniowych, odgrzebywanie zasypanych i t. p. Praca takich pogotowi przewidziana jest nietylko na czas trwania napadu, lecz i po jego przejściu. Przewidziano oznaczanie odnośnych elementów pogotowia, przez obdzielenie opaskami naramiennemi.

Przygotowanie ubikacyj mieszkalnych, przed skutkami bombardowania, pokrywa się ze znanemi dotąd metodami. Przygotowania ich są szczegółowo regulowane, przez odpowiednie komisje i przepisy, które są podawane do wiadomości mieszkańców, w charakterze wywieszanych w domach instrukcyj, tyczących się zachowania.

Biorąc pod uwagę wielkie ciśnienie, wytwarzane przez eksplodujące bomby, studjuje się obecnie wytrzymałość metra berlińskiego, którego podbrukowa płytka rozbudowa pozwala wątpić o jego wytrzymałści jako schronu. Studjują to zagadnienie tembardziej, gdyż Francuzi wysunęli koncepcję użycia urządzeń kanalizacyjnych paryskich, jako schronów.

Wielką troską otacza się „zagrożone" objekty przemysłu, a specjalnie o charakterze wojennym. W programie ochrony, uwzględniono nawet objekty sztuki i muzea.

Pracownik na terelnie opl, ppłk. Benary, — widzi możliwość zabezpieczenia różnych objektów przed skutkami zbombardowania, przez wzmocnienie pował budynków, drogą ułożenia odpowiednich warstw piasku, popiołu, czy zabetonowania.

Ochrona przeciw działaniom gazów, będzie stosowaną indywidualna i zbiorowa. Maski używa się typu wojskowego. Personel specjalny (ratowniczy), który w czasie niesienia pomocy będzie zmuszony znajdować się na powierzchni dłużej, będzie wyposażony w maski o specjalnych pochłaniaczach, względnie w aparaty tlenowe. Pozatem dla drużyn specjalistów, zajmujących się odkażaniem i ratowaniem, przewidziano odpowiednie ubrania.

Przepisy, wydane na wypadek użycia przez nieprzyjaciela innych gazów, aniżeli iperyt, polecają użycie, jako chronów, hallów i klatek schodowych domów, jako najłatwiejszych do przewietrzania. Polecenie to, uważane jest jako najniezbędniejsze prowizorjum zabezpieczenia.

W dalszym planie przewidziano użycie na ten cel specjalnie adaptowanych piwnic, przez zainstalowanie w nich pochłaniaczy, wentylatorów, silników elektrycznych do napędu tych ostatnich, uszczelnienie okien, przez zastosowanie metalowych szczelnych pokryw, uszczelnienie dostępu powietrza przez zastosowanie podwójnych drzwi ofilcowanych ram, w końcu przez wymalowanie ścian farbą olejną, celem zmniejszenia ich porowatości, wreszcie instalacji telefonicznej wzgl. radjowej i aptek podręcznych.

Opuszczanie schronów przez ludność może się odbywać jedynie po ataku, po uprzedniem zastosowaniu przez odpowiednio wyszkolony personel, prób powietrza. Dosyć ciekawe są wskazówki, mające na celu szybkie odkażanie miejsc zaiperytowanych względnie przedmiotów. Poza ogólnie używanym chlorkiem wapna, zaleca się użycie do zmywania iperytu nafty, szczególnie o ile chodzi o przedmioty metalowe, ziemię zaiperytowaną na trawnikach należy przekopać, ubrania powinno się zmoczyć rozczynem 2% sody o temperaturze 50 stopni, wodę i żywność przykrywać papą, ma ona bowiem trudno poddawać się działaniu i przepuszczaniu iperytu. Działanie iperytu da się też usunąć z niektórych artykułów żywności przez wygotowywanie ich przez przeciąg godziny.

Pomoc sanitarna, jest kierowana na najbardziej dotknięte miejsca i stosowana łącznie z rozmiarami katastrofy. Posiada ona cały szereg zdecentralizowanych lokalnych pogotowi, wyposażonych w personel, środki sanitarne i przewozowe. Jest to lepsze od centralizowania wszystkich środków, gdyż w razie braku odpowiedniej łączności niesienie pomocy będzie utrudnione. Niezależnie od tego, naczelny lekarz bronionego objektu posiadać będzie w swem ręku pewną rezerwę, którą może dysponować, celem interwencji na najbardziej potrzebujących pomocy odcinkach, gdzie środki lokalne nie wystarczą.

Zabezpieczenie szpitali i ambulatorjów, przeprowadza się przez zastosowanie zapasowych urządzeń. Do współpracy podciągnięto wszelkie instytucje prywatne— sanitarne.

Rola luftschutzverband'u, poza fachową pracą w organizacji, rozciąga się na propagandę szeroko stosowaną wśród ludności. Ulotki, zrzucane z samolotów o treści „gdyby ta spadająca kartka była bombą..." i t. p., zainaugurowana ruchoma wystawa w Kolonji, kursa p-gazowe, szkoła w Dreźnie dla specjolistów p-lotniczych, to wszystko tylko drobna część działalności w wym. organizacji.

Jak widać, Niemcy nie próżnują.

*) Zagadnienia urbanistyki nowoczesnej z punktu zagrożenia miast przez napady lotnicze, ujęte są wyczerpująco w dziele Vauthin'a p. t. „Le danger aerienne".

**) Próby w tym kierunku są czynione we Włoszech.

KURS O. P. L. G. W WARSZAWIE.



Kurs oplg dla kandydatów na inspektorów wojewódzkich, zorganizowany przez Zarząd Główny L. O. P. P. w czasie od 1.IV do 27.VII 1933 r. Pośrodku wiceprezes Zarządu Gł. L. O. P. P. inż. K. Moniuszko.

H U M O R



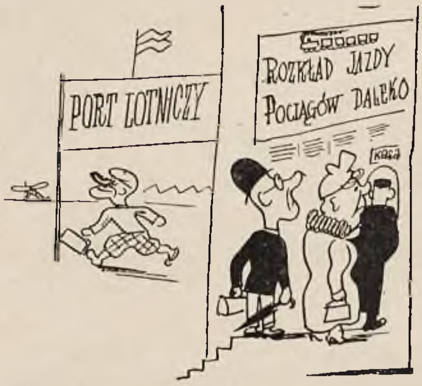
Dwóch młodzieńców raz kochało
pannę, niby lilja białą.
Obaj ładni, zgrabni, mili
ciągle do niej przychodzili.

Kochali ją jak najszczerzej,
jeden Michał, drugi Jerzy.
Codzień jej znosili kwiatki,
pachnidełka, czekoladki,



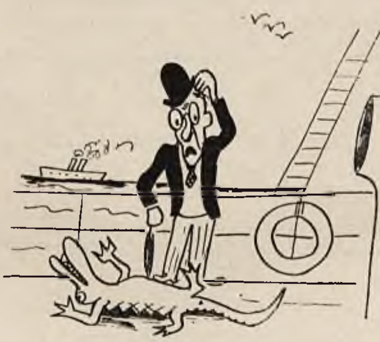
ale panna się przymila,
że chciałaby... krokodyla!
Który prędzej go wytrzaśnie,
temu serce odda właśnie.

Chłopcy, gdy to usłyszeli
zbaranieli, oniemieli ,
i wybiegli, niby zając
panny nawet nie żegnając.



Zapał ich ogarnął dziki,
na gwałt muszą do Afryki.
Michał tylko w kolej wierzy,
na lotnisko bieży Jerzy.

I w pięć może minut potem
leciał polskim samolotem,
gdy tymczasem biedny Michał
do pociągu się przepychał.



A wagonem zadymionym
tydzień wlókł się do Lizbony.
(Z krokodylem miał ambaras,
na okręcie zdechł mu zaraz).



Jerzy wracał już z powrotem,
także polskim samolotem.
Leciał ponad wsie i łany
z krokodylem uwiązanym.

I nim upłynęła chwila,
miała panna krokodyla.
Zaraz cała zapłoniona
Jerzemu padła w ramiona.



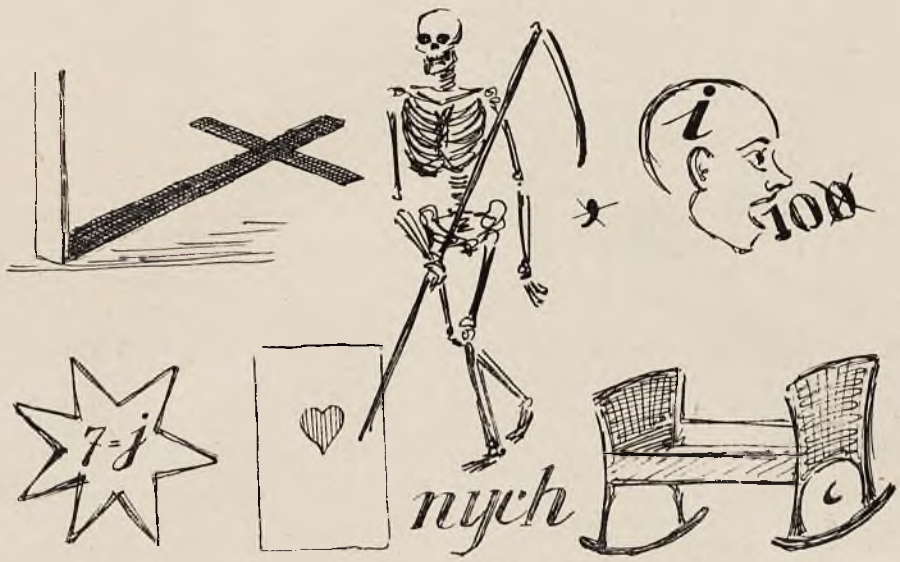
Nim Michał wrócił do lubej,
luba była już po ślubie.
Nie miałby tego kłopotu,
gdyby wsiadł do samolotu.

Andrzej Nowicki

(Rys. Zaruba)

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

I. REBUS.



II. KRZYŻÓWKA.



Znaczenie wyrazów:

Poziomo: 2 „tak" w jęz. obc.; 3 zwał lodu; 4 nuta; 5 pas myśliwski z ładunkami; 7 gród, zamek; 11 kłoda; 13 zaimek (wsp.); 14 roślina; 15 zaimek w jęz. m.; 17 znak, wróżba; 19 cienka tkanina; 21 lit. fon. (wsp.); 23 duchowny kośc. wsch.; 24 lit. fon.; 26 księga św. żydowska; 29 półnapół; 30 opust; 33 karta 34 wiklina II przyp. l. m. (wsp.); 36 kamień dźwięczący, z którego Chińczycy wyrabiają instrumenty muzyczne.

Pionowo: 1 niepowodzenie; 2 symbol pierw. chem.; 3 hełm; 4 nuta; 5 pierw. chem.; 6 wykrzyknik; 8 dwie samogłoski jednakowe; 9 liczebnik; 10 nowoobrany; 12 niedołęga; 16 dwie spółgłoski; 18 posiada inaczej; 19 część pokrycia dachowego; 20 utwór liryczny (wsp.); 22 imię żeńskie zdrob.; 25 lit. fon.; 27 część wozu; 28 rzeka w Europie; 31 karta do gry; 35 „gdzie" w jęz. obc.

III. ZADANIE KONIKOWE.



Podane sylaby połączyć skokiem konika szachowego i odczytać rozwiązanie.

IV. SZARADA — SONET.

Z lirą swą w ręku i wieńcem na głowie
Przedstawia bóstwo wesołe i zwinne;
Choć *drugie* na nią puszczają mędrkowie —
Zna *piersza—czwarta* jej pląsy niewinne.

Jedna mi *trzecia—czwarta*—w cnej rozmowie —
Osoba myśli prawiła dziecinne:
Poco króluje — jak *całość* ją zowie —
Pląs niszczy ducha i gniazdo rodzinne...

Ha! cóż poradzę, żeś *drugi* — *trzeci* — pata,
Wszak myśli twoje w zero się obrócą:
Widzisz, że w pląsie kąpie się pół świata —

To fakt, że serce z nim w niebo ulata...
A gdy się boisz, że pląsy myśl zakłócą—
Siedź w domu, niech ci nianie bajki nucą!

Za trafne rozwiązanie jednego z zadań, Redakcja przeznacza do rozlosowania trzy cenne nagrody książkowe.

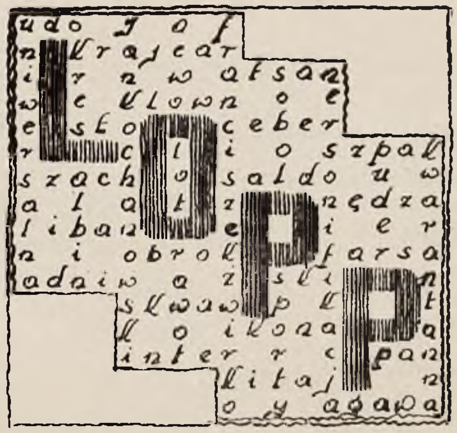
Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji (dział rozr. umysł.) do dnia 5-go września.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z N-RU 3 „LOTU POLSKIEGO".

I. REBUSIKI.

„Lotnik".

II. KRZYŻÓWKA.



III. ZADANIE KONIKOWE.

„Bez morza i silnego lotnictwa nie może Polska istnieć".

Trafne rozwiązania z N-ru 3 „Lotu Polskiego" nadesłali:

Pp.: Fr. Antoniewski — Chocim — 3; L. Czapski — Warszawa — 3; J. Kamieński — Zebrzydowice — 1, 2, 3; W. Petczewski — Warszawa — 3; Z. Poranikówna — Waśniów—1, 3; Runiewicz — Tarnopol — 1, 3; S. Sitkowski — Radzyń — 3; L. Szczepanik — Ciężkowice — 1, 3; W. Szymański — Warszawa — 1, 2, 3; S. Tołowiński — Warszawa — 1, 2, 3; R. Walczak — Warszawa — 1, 2, 3; J. Załuska — Warszawa — 1, 3.

Kto otrzymał nagrodę?

Protokół z losowania nagród za trafne rozwiązanie zadań „Lotu Polskiego" N-ru 3, które się odbyło w lokalu Redakcji, ul. Wierzbowa 9.

Nagrodę I-szą otrzymuje Stefan Tołowiński — Warszawa, Marymoncka 5A.

Nagrodę II-gą otrzymuje — Ryszard Walczak — Warszawa, Hoża 14 — 10.

Nagrodę III-cią otrzymuje — Władysław Pełczewski — Warszawa, Nowogrodzka 48 m. 26.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
(CZŁONEK F. A. I.)
WARSZAWA, ALEJE UJAZDOWSKIE Nr. 32
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa*
Telefony: 9-33-77, 9-33-88.

BIULETYN

Nr. 6 (72)
27. VI — 5. VIII. 1933

W dniu 30 lipca kpt. pil. Stanisław Skarżyński, Zdobywca Atlantyku, wylądował na lotnisku w Łodzi, a dnia 2 sierpnia 1933 r. na lotnisku Mokotowskiem w Warszawie.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej raz jeszcze wyraża swe uznanie dla zwycięskiego lotnika i wita go po spełnieniu ciężkiego lecz szczytnego zadania.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy międzynarodowe:

KLASA C **(samoloty turystyczne II kategorji; jednomiejscowe, ciężar własny do 450 kg).**

(POLSKA). Rekord dypl. odległości w linji prostej . . . . 3.582 km.

Załoga: Kpt. **STANISŁAW SKARŻYŃSKI.** Samolot: jednopłat RWD—5 bis. Silnik: Gipsy Major 130 KM. Trasa: St. Louis (Senegal, Afryka) — Maceiò (Brazylja). Data: 7 maj 1933.

(FRANCJA). Rekord szybkości na 100 km . . . . 303,387 km

Załoga: ARNOUX. Samolot: Farman. Silnik: Renault—Bengali. Baza: Villesauvage — La Marmogne. Data: 22 maj 1933.

(FRANCJA). Rekord szybkości na 100 km . . . . 333,765 km.

Zaoga: DELMOTTE, Samolot: jednopłat Caudron C. 362. Silnik: Renault—Bengali. Baza: Villesauvage — La Marmogne. Data: 22 maj 1933.

(Samoloty turystyczne III kategorji; dwumiejscowe, ciężar własny do 280 kg).

(WŁOCHY). Rekord szybkości na 100 km . . . . 196,936 km.

(WŁOCHY). Rekord szybkości na 500 km . . . . 189.573 km.

Załoga: pilot S. BEDENDO, paszåer G. Boncompagni. Samolot: jednopłat N5. Silnik: Pobjoy 75 KM. Baza tymczasowa: Ruderi/Infernaccio. Data: 17 czerwiec 1933.

Wyczyny szybowcowe.

(POLSKA). Najlepszy wyczyn w locie na odległość w linji prostej . . . . 84,2 km.

Pilot: Piotr MYNARSKI. Szybowiec: CW5. Miejsce startu: Sknilów (Lwów). Miejsce lądowania: Brzeżany. Data: 19 lipiec 1933.

(POLSKA). Najlepszy wyczyn długotrwałości lotu nad terenem płaskim . . . . 5 godz. 52 min.

Pilot: Piotr MYNARSKI. Szybowiec: Komar. Miejsce startu: Skniłów (Lwów). Miejsce lądowania: Skniłów (Lwów). Data: 11 lipiec 1933.

(POLSKA). Najlepszy wyczyn w długotrwałości lotu . . . 10 godz. 40 min.

Pilot: Bolesław BARANOWSKI. Szybowiec SG 28. Miejsce startu: Bezmiechowa. Miejsce lądowania: Bezmiechowa. Data: 21 czerwiec 1933.

(POLSKA). Najlepszy kobiecy wyczyn w długotrwałości lotu nad terenem płaskim . . . . 3 godz. 38 min.

Pilotka: Danuta SIKORZANKA. Szybowiec: Komar. Miejsce startu: Skniłów (Lwów). Miejsce lądowania: Skniłów (Lwów). Data: 22 lipiec 1933.

U w a g a: Z powodów formalnych, wynikających z przepisów sportowych F. A. I., powyższe wyczyny szybowcowe nie mogą jeszcze być uznane oficjalnie za polskie rekordy szybowcowe.

Udział Polski w zawodach międzynarodowych.

Do zawodów balonów wolnych o puhar Gordon-Bennetta, mających się odbyć w Chicago w pierwszych dniach września 1933 r., został zgłoszony balon „Kościuszko" oraz — jako zapasowy — balon „Polonia". Pilotem będzie kpt. Franciszek Hynek, pomocnikiem pilota por. Zbigniew Burzyński.

Zawody krajowe.

Wszystkim aeroklubom, afiljowanym do A. R. P., został rozesłany regulamin 5-go Krajowego Lotniczego Konkursu Turystycznego dnia 18.VII.1933 r., a instrukcja szczegółowa tegoż konkursu dnia 21.VII.1933 r.

Odwołane imprezy.

Zlot Kometowy do Morza Polskiego, zapowiedziany na 3 sierpnia 1933 r., został odwołany przez organizujący się Aeroklub Gdański.

Tegoroczne Międzynarodowe Zawody Szybowcowe „ISTUS 33" w Rhön (Niemcy) zostały odwołane z powodu zbyt małej ilości zgłoszeń. Poza Niemcami zgłosiła się jedynie Polska.

Zmiana nazwy.

Z dniem 30.VI.1933 r., Łódzki Klub Lotniczy zmienił nazwę na Aeroklub Łódzki.

Nowi członkowie.

Do Aeroklubu R. P. zostali przyjęci:

Kałużyński Mieczysław, inż. technolog . . . . Warszawa.

Sekretarz Generalny: (—) *B. J. Kwieciński.*

Warszawa, dnia 5 sierpnia 1933 r.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN

ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P.

UMOWA

zawarta między Zarządem Głównym L. O. P. P., a Głównym Związkiem Straży Pożarnych R. P., regulująca wzajemną współpracę w dziedzinie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

§ 1. Obydwie organizacje regulują wzajemną współpracę w dziedzinie O. P. L. G. w czasie pokoju na następujących zasadach:

I. Zadania L. O. P. P. określa jej statut. W dziedzinie O. P. L. G. praca L. O. P. P. wyraża się w tworzeniu i przygotowywaniu następujących służb:

a) alarmowo-rejestracyjnej,
b) obserwacyjno-meldunkowej,
c) odkażającej (drużyny odkażające),
d) obsługi schronów przeciwgazowych, z wyjątkiem tej części obsługi, która przeznaczona jest dla celów sanitarnych, gdyż należy to do zadań P. C. K.

II. Zadania Głównego Związku Straży Pożarnych R. P. w dziedzinie O. P. L. G. ustala si ęw następującym zakresie:

a) organizowanie drużyn odkażających w poszczególnych strażach,
b) szkolenie członków drużyn odkażających strażackich,
c) szkolenie członków straży w służbie alarmowo-rejestracyjnej,
d) szkolenie obsługi dla (strażackich) schronów przeciwgazowych.

§ 2. W celu wykonania zadań określonych w paragrafie 1 cz. II, Główny Związek Straży Pożarnych R. P.:

1) przeszkoli stopniowo wszystkich swych inspektorów wojewódzkich na kursach O. P. L. G. conajmniej I kategorji, urządzanych przez Zarząd Główny L. O. P. P.,

2) przeszkoli stopniowo wszystkich swych instruktorów powiatowych na kursach O. P. L. G. conajmniej II kategorji, urządzanych przez Komitety Wojewódzkie L. O. P. P.,

3) przeszkoli stopniowo, we własnym zakresie, lub na kursach urządzanych przez L. O. P. P., wszystkich swych członków w dziedzinie O. P. L. G. w granicach przewidzianych w § 1 cz. II niniejszej umowy,

4) nałoży na swych członków Korpusu Technicznego (inspektorów, instruktorów) obowiązek stałej pracy w dziedzinie O. P. L. G. w strażach pożarnych tak, aby praca ta wchodziła w zakres ich obowiązków służbowych,

5) stopniowo zorganizuje i wyszkoli w strażach pożarnych odpowiednią ilość drużyn odkażających według planu ustalonego przez Min. Spraw Wewn.

6) stopniowo przeszkoli odpowiednią ilość członków straży w służbie alarmowo-rejestracyjnej,

7) stopniowo wyszkoli obsługę dla schronów przeciwgazowych w strażach.

§ 3. Poza tem wzajemną współpracę w terenie reguluje się na następujących zasadach:

1. Plany działalności związków strażackich i straży pożarnych, obejmujące zakres prac przewidzianych w § 1 cz. II umowy opracowuje Główny Związek Straży Pożarnych R. P., uzgadniając je z planem działalności Zarządu Głównego L. O. P. P., stosownie do zakresu i zasad ustalonych dla związków strażackich i straży pożarnych przez M. Spraw Wewn. W teren do obu organizacyj powinny wchodzić uzgodnione już plany działalności.

2. Ogólne kierownictwo prac O. P. L. G. w dziedzinie wyszkolenia na terenie poszczególnych województw należy do Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P. (Inspektorów O. P. L. G.). Wszelkie zarządzenia strażom pożarnym w dziedzinie O. P. L. G. wydają w myśl postulatów władz administracji ogólnej Zarządy wojewódzkich, względnie powiatowych związków straży pożarnych lub ich organy wykonawcze (inspektorzy lub instruktorzy), uzgadniając je z planem działalności odpowiedniego Komitetu (inspektora) L. O. P. P.

3. Instruktorzy powiatowi (okręgowi) pożarniczy i instruktorzy powiatowi L. O. P. P. obowiązani są pracować zgodnie i w porozumieniu na podstawie dyrektyw otrzymanych od swych inspektorów wojewódzkich.

§ 4. 1. Szkolenie poszczególnych członków straży pożarnych odbywać się powinno tylko w jednej z omawianych w § 1 cz. II służb.

Jeżeli dany członek straży pożarnej posiada wyszkolenie w kilku specjalnościach, a nie jest członkiem Korpusu Technicznego Głównego Związku, lub nie zajmuje stanowiska kierowniczego (naczelnik straży, rejonu lub powiatu, komendant plutonu lub kilku plutonów ochronnych i t. p.) należy go przydzielić do jednej służby, w której wykazuje największe uzdolnienie.

2. Związki Straży Pożarnych i poszczególne straże pożarne prowadzą z dziedziny O. P. L. G. kursy III kategorji dla drużyn odkażających, oraz dla posterunków alarmowo-rejestracyjnych i obsługi dla schronów przeciwgazowych na podstawie programów wydanych przez L. O. P. P., powiadamiając o tem odpowiednie organy L. O. P. P. w celach rejestracyjnych. Poza tem prowadzą stale szkolenie (ćwiczenia) na swym terenie w wymienionym zakresie.

Przeszkolenie inspektorów i instruktorów straży pożarnych należy do obowiązków L. O. P. P.

Jeżeli kursy III kategorji nie są prowadzone przez L. O. P. P., to związek strażacki przeprowadzający kurs może otrzymać na ten cel od L .O. P. P. odpowiednie subsydjum.

§ 5. 1. Straże pożarne popierają L. O. P. P. i współdziałają z nią przy zakładaniu wśród ludności bądź przy poszczególnych strażach miejscowych kół L. O. P. P. i pozyskiwaniu do nich jaknajwiększej ilości członków.

2. Straże pożarne współdziałają przy pozyskiwaniu i dobieraniu kandydatów do poszczególnych służb, tworzonych przez L. O. P. P.

3. Szkolenie członków straży pożarnych w zakresie O. P. L. G. koniecznej do prowadzenia akcji ratunkowej celem opanowania pożarów, powstałych na skutek ataku lotniczego, odbywa się na podstawie programów opracowanych przez Główny Związek Straży Pożarnych R. P.

§ 6. 1. Zaopatrzenie straży pożarnych w odpowiedni sprzęt i wydawnictwa w zakresie O. P. L. G. będzie uskutecznione przez L. O. P. P.

Zaopatrzenie drużyn odkażających będzie uskutecznione w kolejności wspólnie uzgodnionego i zatwierdzonego przez Min. Spraw Wewnętrznych planu z kredytów przewidzianych na ten cel w budżecie L. O. P. P., oraz subsydjów otrzymywanych przez L. O. P. P. od samorządów na cele O. P. L. G Nie wyklucza to jednak możliwości zaopatrywania straży pożarnych w sprzęt O. P. L. G. ratowniczy i ochronny z funduszów własnych, uzyskiwanych na ten cel przez straże.

2. Zarząd Główny, oraz Komitety Wojewódzkie L.O.P.P. pokrywają Związkom Strażackim w granicach każdorazowo obopólnie ustalonych koszty prowadzenia prac O. P. L. G. przez inspektorów i instruktorów związków strażackich tam, gdzie inspektorzy i instruktorzy tychże Związków prowadzą prace O. P. L. G. z ramienia Komitetów L. O. P. P. i w jednostkach niepodlegających organizacyjnie związkom strażackim.

§ 7. 1. Obie organizacje stwierdzają obopólnie konieczność prowadzenia harmonijnej i najdalej idącej współpracy w zakresie przygotowania społeczeństwa do biernej obrony przeciwgazowej na wypadek wojny.

2. Wątpliwości i nieporozumienia mogące wyniknąć przy wykonywaniu postanowień niniejszej umowy będą rozstrzygane za obopólnem porozumieniem przez Zarządy: Główny i Wojewódzkie straży pożarnych, oraz Zarząd Główny i Komitety Wojewódzkie L. O. P. P.

3. Wszelkie interwencje w sprawach organizacyjno-fachowych dotyczących wy-

łącznie jednej z organizacyj mogą mieć miejsce jedynie za jej zgodą i wiedzą.

§ 8. 1. Wykonywanie niniejszej umowy należy do Zarządów Głównych obu organizacyj, oraz właściwych organów wykonawczych, a więc Związków i Komitetów terenowych, oraz ich inspektorów i instruktorów.

2. Rozwiązanie niniejszej umowy może nastąpić na życzenie wyrażone pisemnie przez jedną ze stron w terminie conajmniej 6-miesięcznym przed datą rozwiązania, albo naskutek decyzji właściwych władz państwowych, ustalającej w sposób odmienny zadania jednej z organizacyj w zakresie O. P. L. G. W tym wypadku umowa może być zawarta na dalszy okres po uskutecznieniu stosownych zmian w jej treści.

§ 9. Umowa niniejsza wchodzi w życie natychmiast po jej zatwierdzeniu i podpisaniu przez umawiające się organizacje, oraz po zaakceptowaniu przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

Powinna ona być rozesłana przez obie organizacje do podległych sobie oddziałów terenowych.

Warszawa, dn. 25.V 1933 r.

(Pieczęć okrągła: Główny Związek Straży Pożarnych Rzeczyposp. Polskiej).

Za Główny Związek Straży Pożarnych R. P.

(—) St. Twardo,
(—) Taczak,
(—) W. Gołuchowski,
(—) Jaroszewski,
(—) Erbe,
(—) Bukowski.

(Pieczęć okrągła: Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Zarząd Główny w Warszawie).

Za Zarząd Główny L. O. P. P.

(—) K. Moniuszko,
(—) Szyndler,
(—) Kretowicz,
(—) Załęcki,
(—) Sekunda,
(—) Jaroszewski,
(—) Kalicki.

OKÓLNIK

do Zarządów Okręgowych P. C. K. i Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P.

A. W myśl uchwał Międzynarodowych Konferencyj Czerwonego Krzyża, powziętych na podstawie prac Komisyj ekspertów do spraw obrony i ratownictwa przeciwgazowego ludności cywilnej, zalecona jest współpraca na tem polu organizacyj społecznych. Na tej podstawie Zarządy Główne L. O. P. P. i P. C. K., po wzajemnem porozumieniu się, rozgraniczyły zasadniczo czynności i kompetencje obu tych organizacyj w dziedzinie obrony i ratownictwa ludności cywilnej w ten sposób, że L. O. P. P. organizuje akcję przygotowania społeczeństwa do skutecznej obrony przed działaniem bojowych środków chemicznych natomiast PCK. — akcję organizowania pomocy ratowniczej i leczniczej zagazowanym, która to akcja może być powierzona również i innym organizacjom społecznym.

B. Zarówno PCK., jak i L. O. P. P. — są organizacjami o charakterze absolutnie apolitycznym, a zadaniem ich jest powołanie wszystkich obywateli dobrej woli, bez różnicy wyznań, przekonań i poglądów politycznych, do wspólnej pracy społecznej, której celem jest dobro i bezpieczeństwo ludności i Państwa.

C. W zakresie wspólnej akcji L. O. P. P. i PCK. na polu obrony i ratownictwa przeciwgazowego ludności cywilnej,— *do Polskiego Czerwonego Krzyża* należy współpraca z odpowiedniemi władzami państwowemi w organizowaniu akcji sanitarno-ratowniczej. Współpraca ta obejmuje:

1) organizowanie drużyn ratowniczych PCK., których zadaniem jest udzielanie pierwszej pomocy osobom uszkodzonym i zagazowanym;

2) zaopatrywanie tych drużyn w niezbędny sprzęt ratowniczy;

3) przygotowanie personelu instruktorskiego dla szkolenia drużyn ratowniczych;

4) przygotowanie personelu sanitarnego cywilnego lekarzy, pielęgniarek, służby szpitalnej i sanitarnej niższej i t. p.) do pełnienia oczekujących ich zadań na polu ratownictwa i lecznictwa przeciwgazowego;

5) przystosowanie szpitali, przychodni i t. p. instytucyj leczniczych PCK. do leczenia zagazowanych;

6) propaganda w zakresie ratownictwa zagazowanych, zapomocą słowa i pisma.

Do Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej należy współpraca z odpowiedniemi władzami państwowemi w organizowaniu OPL. biernej kraju. Współpraca ta obejmuje organizowanie, wyszkolenie, wyposażenie i pełnienie:

1) służby alarmowo-rejestracyjnej;

2) służby obserwacyjno-meldunkowej;

3) służby odkażającej (drużyny przeciwgazowe odkażające teren lub objekty stałe);

4) obsługi schronów przeciwlotniczo-gazowych (z wyjątkiem części obsługi, przeznaczonej dla celów sanitarnych), oraz

5) szerzenie propagandy i uświadomienia ludności cywilnej w dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej.

D. Celem realizacji powyżej wymienionych zadań, obie organizacje: P. C. K. i L. O. P. P. prowadzą w czasie pokoju wyszkolenie i propagandę każda w zakresie swej kompetencji, zapomocą: kursów, odczytów, wydawnictw, wykładów, pogadanek, pokazów, ćwiczeń, szkolenia personelu, gromadzenia niezbędnych materjałów i t d Prace te w żadnym wypadku nie mogą ze sobą kolidować i muszą być prowadzone w ścisłem porozumieniu i zgodzie.

Wobec powyższego wzywamy Zarządy Okręgowe P. C. K. i Komitety Wojewódzkie L. O. P. P. oraz członków obu organizacyj do wejścia we wzajemny kontakt, w celu harmonijnej współpracy i przestrzeganie następujących wskazań:

1) o wszystkich kursach, urządzanych przez L. O. P. P. i P. C. K., obydwie instytucje zawiadamiają się wzajemnie na poszczególnych szczeblach organizacyjnych (np. Komitety Wojewódzkie L. O. P. P. zawiadamiają Zarządy danych Okręgów P. C. K. i odwrotnie), z podaniem zakresu pożądanego współdziałania;

2) L. O. P. P. organizuje kursy z obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, natomiast P. C. K. — z ratownictwa przeciwgazowego;

3) przy urządzaniu przez L. O. P. P. kursów kategoryjnych, podinstruktorskich i informacyjnych, wykłady z zakresu ratownictwa przeciwgazowego będą powierzane przez L. O. P. P. w pierwszym rzędzie wyszkolonym instruktorom P .C. K.;

4) przy urządzaniu kursów dla drużyn ratowniczych P. C. K. z ratownictwa przeciwgazowego, przedmioty wchodzące w zakres ogólnych podstaw obrony przeciwgazowej, będą powierzane przez P. C. K. w pierwszym rzędzie wyszkolonym instruktorom L. O. P. P.;

5) na egzaminy z kursów, urządzanych przez L. O. P. P. mają być zapraszani przedstawiciele P. C. K. i, jako członkowie komisji egzaminacyjnej, — odpowiedni instruktorowie, i odwrotnie;

6) pokazy organizowane wspólnie przez L. O. P. P., i P. C. K., powinny uwypuklać akcję zespołów L. O. P. P. i P. C. K.;

7) osoby wyszkolone i przeznaczone do poszczególnych służb, tworzonych przez L. O. P. P., jak również do drużyn P. C. K., nie mogą być szkolone w kilku specjalnościach, bowiem szkolenie tych samych osób dla celów L. O. P. P. i P. C. K. wprowadza zamieszanie i niepotrzebne koszty;

8) w razie, gdy jedna osoba posiada zarówno kurs L. O. P. P., jak i P. C. K., należy zdecydować, we wzajemnem porozumieniu odnośnych władz P. C. K. i L. O. P. P., jej przynależność organizacyjną do jednej ze służb, tworzonych przez L. O. . P., względnie do drużyny P. C. K.. i uwidocznić w odpowiedniej ewidencji;

9) podczas alarmu, cała akcja musi być prowadzona równolegle przez obydwie organizacje.

Jeśli do powyżej podanych przez nas wskazań będą się ściśle stosowały powołane czynniki P. C. K. i L. O. P. P., nie będzie mowy o jakichkolwiek wzajemnych nieporozumieniach.

Gdyby jednakże w praktyce wynikały jakieś wątpliwości, należy, unikając niepotrzebnych tarć, zwracać się niezwłocznie do władz Okręgowych P. C. K., lub wojewódzkich L. O. P. P., które sprawę załatwią we wspólnem porozumieniu.

W razie dalszych ewentualnych wątpliwości, należy się zwracać do władz naczelnych obu organizacyj.

W zakończeniu niniejszego okólnika zaznaczamy, że przy urządzaniu imprez propagandowych lub dochodowych, zainteresowani przedstawiciele P. C. K. i L. O. P. P. powinni sobie wzajemnie usilnie pomagać przez najbardziej harmonijne współdziałanie.

E. Okólnikiem niniejszym anuluje się zarazem wszystkie wydane dotychczas okólniki w sprawie współpracy L. O. P. P. i P. C. K.

F. Okólnik powyższy wydaje się za aprobatą Ministerstwa Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych i Opieki Społecznej.

(—) *L. Darowski*
Prezes
Zarządu Głównego P. C. K.
(—) *Dr. B. Zakliński*
Naczelny Dyrektor P. C. K.
(—) *K. Moniuszko*
Prezes
Zarządu Głównego L. O. P. P.
(—) *Z. Wyrzykowski*
Dyrektor Biura
Zarządu Głównego L. O. P .P.

REGULAMIN STYPENDJÓW ŁOTNICZYCH ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ.

§ 1.

Zarząd Główny L. O. P. P. udziela stypendja:

a) Studentom Wydziałów Lotniczych szkół akademickich krajowych i w Gdańsku,

b) Uczniom Wydziałów Lotniczych państwowych szkół technicznych.

§ 2.

Wysokość stypendjów określa się następująco:

a) Dla studentów szkół akademickich krajowych zł. 125, a w Gdańsku — zł. 150 miesięcznie.

b) Dla uczniów państwowych szkół technicznych — zł. 100 miesięcznie.

§ 3.

Stypendja są udzielane każdorazowo na jeden rok szkolny, a mianowicie:

a) Dla studentów szkół akademickich krajowych i w Gdańsku na czas od 1-go października do 30 lipca,

b) Dla uczniów szkół państwowych technicznych na czas od 1 września do 30 czerwca.

W czasie feryj letnich stypendjów nie udziela się.

§ 4.

Osoby, ubiegające się o stypendja, winni dołączyć do podań, które należy składać w Zarządzie Głównym L. O. P. P. w Warszawie, ul. Wierzbowa 9, do dnia 15 września każdego roku, następujące załączniki:

1) Zaświadczenie obywatelstwa polskiego,

2) Zaświadczenie szkoły akademickiej, wzgl. technicznej o przyjęciu w poczet słuchaczy, wzgl. wykaz postępów z roku przesłuchanego,

3) Życiorys,

4) Świadectwo niezamożności, wystawione przez urząd państwowy, a poparte przez Bratnią Pomoc, dyrekcję szkół lub osoby dobrze znane i wiarygodne.

§ 5.

Udzielane stypendja są zwrotne. Osoby, które je otrzymują, muszą się uprzednio zobowiązać do ich zwrotu po zakończeniu studjów i otrzymaniu posady, w ratach miesięcznych, wynoszących conajmniej 10% pobieranych poborów. W tym ceu stypendyści podpisują przed otrzymaniem stypendium deklaracje wg. wzorów, podanych w załącznikach Nr. 1 i 3.

§ 6.

Jeżeli stypendysta nie jest pełnoletni, ojciec, matka, opiekun lub osoba, która zechce przyjąć na siebie odpowiedzialność materjalną za zwrot stypendjum, a którą Zarząd Główny L. O. P. P. uzna w tym względzie za odpowiedzialną, podpisuje deklarację wg. wzoru, podanego w załączniku Nr. 2. Po dojściu do pełnoletności stypendysta obowiązany jest podpisać własnoręcznie deklarację wg. wzoru, podanego w zał. Nr. 3.

W razie odmowy podpisania przez stypendystę, po dojściu do pełnoletności, deklaracji Nr. 3, — wstrzymuje się dalszą wypłatę stypendjum, a wypłacona mu suma tytułem stypendjów podlega w całości zwrotowi przez osobę, która podpisała deklarację Nr. 2.

§ 7.

Prawo do pobierania stypendjum ustaje:

1 1) W razie zrzeczenia się stypendysty.

2) W razie przerwania studjów z winy lub woli stypendysty dłużej, niż na przeciąg 3 miesięcy.

3) W razie wydalenia z zakładu naukowego.

4) W razie przeniesienia się stypendysty na inny niż lotniczy wydział.

5) W razie niedostatecznych postępów w nauce.

6) W razie utraty obywatelstwa polskiego.

O pozbawieniu stypendjum, Zarząd Główny L. O. P. P. powiadamia listownie stypendystę lub osobę, która podpisała deklarację Nr. 2.

We wszystkich tych wypadkach, stypendysta lub osoba, która za niego podpisała deklarację Nr. 2, powinni powiadomić Zarząd Główny L. O. P. P. oraz niepóźniej, jak w ciągu roku od daty pozbawienia stypendium, zwrócić Zarządowi Głównemu L. O. P. P. wszelkie kwoty, pobrane tytułem stypendjum.

§ 8.

W razie usprawiedliwionej przerwy w nauce (np. z powodu ciężkiej choroby stypendysty), Zarząd Główny L. O. P. P. może na okres przerwy, nieprzekraczającej trzech miesięcy, wstrzymać wypłatę stypendjum, o ile stypendysta po upływie tego czasu nie wróci do odbywania studjów — stypendjum zostanie cofnięte, przyczem postanowienia § 7-go niniejszego regulaminu, dotyczące zwrotu w tych wypadkach pobranych kwot stypendjalnych mają zastosowanie.

§ 9.

Ubiegać się o stypendja Zarządu Głównego L. O. P. P. mogą tylko kandydaci, którzy nie otrzymują żadnych innych stypendjów. W razie stwierdzenia, że stypendysta Zarządu Głównego L. O. P. P. pobiera inne stypendja, stypendjum Zarządu Głównego L. O. P. P. zostaje cofnięte, a stypendysta, lub osoba, która podpisała deklarację Nr. 2, jest zobowiązana do zwrotu kwot stypendjalnych w myśl § 7-go niniejszego regulaminu.

Winny uzyskania stypendjum Zarządu Głównego L. O. P. P., ukrywając posiadane uprzednio stypendjum z innej instytucji, będzie ścigany karnie za wyłudzenie.

§ 10.

Zarząd Główny L. O. P. P. perjodycznie informuje się w szkole, w której stypendysta pobiera naukę, o postępach w nauce oraz ewentualnem ukończeniu studjów.

§ 11.

Stypendja wypłacane są miesięcznie zgóry, a stypendyści zobowiązani są przesyłać każdorazowo pokwitowanie z otrzymanych kwot.

Nienadesłanie pokwitowania powoduje wstrzymanie wypłacenia następnej raty stypendjalnej.

§ 12.

Stypendysta zobowiązany jest przedstawiać Zarządowi Głównemu L. O. P. P. sprawozdania raz na kwartał o swych postępach i wszelkich zmianach, dotyczących studjów (nprz. choroby, urlopów i t. p.), przyczem powinny być one poświadczone przez władze akademickie.

§ 13.

Dwa stypendja gdańskie wydane być mogą także obywatelom gdańskim narodowości polskiej, potwierdzonej przez Komisarjat Rzeczypospolitej w Gdańsku i polskie organizacje społeczne.

Deklaracja Nr. 1.

Ja niżej podpisany . . . . . . (nazwisko stypendysty) . . . . zamieszkały w . . . (dokładny adres) . . . . przyjmuję od Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i przeciwgazowej stypendjum w wysokości . . . . zł. miesięcznie, przyznane mi na czas od dnia . . . . 193 . . r. do dnia . . . . 193 . . i zobowiązuję się zwrócić je po zakończeniu studjów i otrzymaniu posady w ratach miesięcznych, wynoszących nie mniej, niż 10% mych przyszłych poborów.

Jednocześnie oświadczam, że regulamin stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P. otrzymałem i jest mi znany oraz przyjmuję na siebie wszelkie obowiązki, jakie regulamin ten na stypendystów nakłada.

Pozatem podczas odbywania studjów w . . . . (nazwa szkoły) . . . . zobowiązuję się do ścisłego przestrzegania obowiązujących w tej uczelni przepisów oraz sumiennego przykładania się do nauki.

Podpis.

. . . . . dnia . . . . 193 . . r.
(Urzędowe poświadczenie własnoręczności podpisu).

Załącznik 2.

Deklaracja Nr. 2.

Ja niżej podpisany (a) . . . . . . (ojciec, matka, opiekun) niepełnoletniego stypendysty . . . . . (nazwisko stypendysty) . . . . . . , zamieszkały w . . . . (dokładny adres) . . . pragnąc dopomóc mu w ukończeniu studjów w . . . . (nazwa szkoły) . . . zobowiązuję się:

1) zwrócić Zarządowi Głównemu L. O. P. P. wszelkie kwoty, pobrane przez . . . (nazwisko stypendysty) . . . tytułem stypendjum przed dojściem do pełnoletności, jeżeli wymieniony po dojściu do pełnoletności nie zobowiąże się na podstawie odnośnej deklaracji do ścisłego przestrzegania warunków i obowiązków, ustalonych w regulaminie stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P.

2) zobowiązuję się również zwrócić Zarządowi Głównemu L. O. P. P. w terminie, przewidzianym § 7 regulaminu wszelkie kwoty, pobrane przez . . . (nazwisko stypendysty) . . . . tytułem stypendjum przed jego dojściem do pełnoletności, jeżeli wymieniony przed dojściem do pełnoletności zostanie pozbawiony stypendjum z powodu przerwania studjów, wydalenia z zakładu naukowego, utraty obywatelstwa polskiego lub też zrzegnuje z podejmowania dalszych kwot stypendjalnych (§ 7 regulaminu).

Z obowiązku zwrotu sum pobranych przez . . . . (nazwisko stypendysty . . . . tytułem stypendjum wywiążę się najdalej w ciągu roku od daty pozbawienia go stypendjum.

Jednocześnie oświadczam, że regulamin stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P. otrzymałem i jest mi znany oraz stwierdzam, że . . . . (nazwisko stypendysty) . . . . nie pobiera żadnego innego stypendjum.

Podpis.

. . . . , dnia . . . . 193 . .
(Urzędowe poświadczenie własnoręczności podpisu).

Załącznik Nr. 3.

Deklaracja Nr. 3.

Ja niżej podpisany . . . . (imię i nazwisko stypendysty) . . . . . . student . . . (nazwa uczelni) . . . urodzony dnia . . . . . , 19 . . r. zamieszkały w . . . . (dokładny adres) po dojściu do pełnoletności przyznaję, że pobrałem od Zarządu Głównego L. O. P. P. na podstawie deklaracji Nr. 2 z dnia . . . . wystawionej przez . . . . (imię i nazwisko wystawiającego deklarację Nr. 2) . . . . (mojego ojca, matkę, opiekuna) tytułem stypendjum na czas moich studjów w

wymienionej szkole od dnia . . . . . 19 . . . r. do dnia . . . . . 193 . . . r. w łącznej sumie . . . . zł, (wyraźnie zł. . . . .) i nadal przyjmuję od Zarządu Głównego L. O. P. P. stypendjum w kwocie zł. . . . . . . miesięcznie, na warunkach, ustalonych w regulaminie stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P. i zobowiązuję się je zwrócić po zakończeniu studjów i otrzymaniu posady w ratach miesięcznych, wynoszących nie mniej, niż 10% mych poborów.

Jednocześnie oświadczam, że regulamin stypendjów lotniczych Zarządu Głównego L. O. P. P. otrzymałem i jest mi znany oraz przyjmuję na siebie wszelkie obowiązki, jakie regulamin ten na stypendystów nakłada. Pozatem podczas odbywania studjów w . . . . . (nazwa szkoły) . . . . zobowiązuję się do ścisłego przestrzegania obowiązujących w tej uczelni przepisów, oraz sumiennego przykładania się do nauki.

Podpis.

(miejscowość)

. . . . , dnia . . . . 193 . .

(Urzędowe poświadczenie własnoręczności podpisu).

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

Z POSIEDZENIA ZARZĄDU KOM. WOJ. LOPP. W KATOWICACH.

Dnia 9 b. m. odbyło się w sali konferencyjnej w gmachu Śl. Urzędu Wojewódzkiego posiedzenie Zarządu L.O.P.P. Zebraniu przewodniczył prezes Dyrekcji Okręgowej Kolei, p. Dyrektor Grosser. Sprawozdanie z działalności Komitetu wykazuje dalszy rozwój Ligi pod względem propagandowym, pozyskania nowych członków i funduszy, jako też założneia nowych placówek. Z ważniejszych prac w ostatnich miesiącach wykonano drogę do Radjostacji 1800 mtr., i połączono ulicę Paderewskiego z lotniskiem drogą długości 560 mtr. Uprawiono i zasiano trawą 23 ha. Przygotowano wyprawę szybowcową do Koniakowa i zakupiono sprzęt.

Wybudowano i urządzono Ośrodek Propagandowy przy ul. Marjackiej 3. Prace na lotnisku wykonano bezrobotnymi, przydzielonymi przez Magistrat i Starostwo w Katowicach. Koszt 1 mtra m^3 ziemi przy przewozie 800 mtr. długości, wynosił zł. 1.20. Przeciętnie zatrudniono dziennie 90 robotników.

Pozatem uchwalono zakup terenów pod lotnisko w Bielsku własnego samolotu na zawody międzynarodowe w roku 1934 i szybowców, oraz urządzenie lądowiska w Harbutowicach i szybowiska w Koniakowie.

OTWARCIE OŚRODKA PROPAGANDOWEGO I SKŁADNICY PRZY UL. MARJACKIEJ 3.

Dnia 12 b. m. o godzinie 10-tej rano odbyło się otwarcie Ośrodka Propagandowego L. O. P. P. Otwarcia dokonał Prezes Dyrekcji Kolei p. Grosser. Ośrodek zaopatrywać będzie tutejsze instytucje Państwowe i Samorządowe, Przemysł, organizacje społeczne i ludność w sprzęt obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Posiadą na składzie sprzęt, podręczniki naukowe i propagandowe, materjały modelarskie, czasopisma lotnicze i obrony przeciwlotniczo-gazowej, wyłączne przedstawicielstwo Chemicznego Instytutu Badawczego w Warszawie na sprzedaż masek pyłochłonnych, wiatromierzy i dezynfektorów. Ośrodek uzyskał agenturę Polskich Linij Lotniczych „LOT" i sprzedaje bilety na wszystkie linje samolotowe.

Ponadto Ośrodek otrzymał zastępstwo Śląsko-Dąbrowskiego Kolejowego Towarzystwa Eksploatacyjnego w Katowicach dla sprzedaży znaczków miesięcznych, szkolnych i biletów tygodniowo-robotniczych na przejazd tramwajami.

Znaczenie tej nowej placówki dla dzielnicy naszej jest pierwszorzędnej wagi i stanowi dalszy etap rozwoju pożytecznej pracy Śląskiego Komitetu. Ośrodek pod względem urządzenia propagandowego wykonano niezwykle pomysłowo i artystycznie.

Obowiązkiem każdego obywatela, a w szczególności samorządów, przemysłu i organizacyj społecznych winno być użyczenie pomocy tej placówce.

KOMITETY POWIATOWE

X TYDZIEŃ L. O. P. P. W POWIECIE OLKUSKIM.

Ostatni rok wzmożonej działalności L. O. P. P. na terenie powiatu olkuskiego ujawnił się najlepiej i wydał niespodziane rezultaty w czasie jubileuszowego obchodu święta Ligi. Niespotykany dotychczas szeroki udział mas ludności, zarówno ze wsi, jak i miast w święcie Ligi stwierdził niezbicie, że idea L. O. P. P. przenika coraz głębiej społeczeństwo, budząc należyte zrozumienie dla spraw tej wagi, co obrona własna i bezpieczeństwo Państwa. Pomimo niejednokrotnie nieprzezwyciężonych trudności, hasła Ligi docierają wszędzie, wydając często nieoczekiwane rezultaty.

Pomyślny rozwój dawnych i utworzenie nowych placówek we wszystkich gminach wiejskich, fabrykach i środowiskach żydowskich na terenie powiatu olkuskiego, przyczynił się niemało do faktu, że X Tydzień L. O. P. P. stał się swego rodzaju manifestacją społeczeństwa, świadomego grozy przyszłej wojny i szukającego w organizacji obrony.

W myśl otrzymanych wytycznych Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Olkuszu pod przewodnictwem Prezesa Wicestarosty P. Edwarda Trznadla przystąpił do pracy, powołując do życia Obywatelski Komitet Obchodu X Tygodnia L. O. P. P., który natychmiast zajął się wszechstronnem opracowaniem obchodu święta Ligi, dzieląc całość zamierzeń na cztery poszczególne sekcje: propagandową, zbiórkową, imprezową i dekoracyjną.

Poraz pierwszy może na terenie pow. Olkuskiego zwrócono baczniejszą uwagę na dekorację w czasie Tygodnia miast, jak oznakomity czynnik o znaczeniu propagandowem. Doskonale spełniały swe dekoracyjne zadanie specjalnie sporządzone witraże o motywach związanych z lotnictwem i obroną przeciwgazową, umieszczone w witrynach sklepowych i oświetlone w porze wieczornej, olbrzymie samoloty umieszczone na ulicach i słupach, malowane plakaty, festony zieleni, transparenty świetlne i zwykłe, sztandary i t. p. odtwarzały efektowną całość, nadając miastu swoisty charakter w czasie święta lotniczego. Naturalnej wielkości awionetka, zbudowana przez fabrykę „Olkusz" z wmontowanym motorkiem i efektownie oświetlona, była dumą Koła fabrycznego. Przebieg Tygodnia w roku bieżącym cechowała wielka ruchliwość i bogactwo pomysłów w urządzaniu imprez, widowisk, pochodów i t. p. i to nie tylko w miasteczkach, ale nawet w środowiskach stuprocentowo wiejskich.

Pomimo, że Komitet Obywatelski nie narzucał poszczególnym miejssowym Komitetom programu uroczystości, we wszystkich wsiach gminnych i parafjalnych, gdzie mieszczą się siedziby Kół L .O. P. P. odbyły się uroczyste nabożeństwa, pochody, okolicznościowe przemówienia, akademje, zabawy taneczne i festyny ludowe urozmaicone imprezami, loterje fantowe, przedstawienia, zawody sportowe i t. p. Zaznaczyć trzeba, że w uroczystościach Ligi wzięły udział wszystkie organizacje, związki, instytucje istniejące na terenie powiatu, a co ważniejsze niespotykany dotychczas udział w pochodach niezorganizowanej ludności wiejskiej, która w niektórych gminach maszerowała zwartemi szeregami, wieś za wsią, niosąc na przedzie transparenty z nazwą wsi. Na czele gmin — Zarządy, Rada Gminna i sołtysi zaopatrzeni w odpowiednie opaski.

Imponujący, zwłaszcza był widok dziatwy szkolnej, biorącej udział w pochodach w niezliczonych wprost ilościach, zaopatrzonej w mnóstwo sporządzonych przez siebie samolocików, modeli latających, chorągiewek, spadochroników, śmigieł, wyklejanek masek, napisów, transparentów, inicjałów i emblematów lotniczych.

Szczególne zasługi położyło w czasie organizowania X Tygodnia L. O. P. P. nauczycielstwo, które zawsze chętne i ofiarne dla pracy Państwowej i społecznej nie szczędziło trudu i dla Ligi.

We wszystkich szkołach w powiecie dzieci wysłuchały referatów, pogadanek, lub pisały wypracowania na temat Ligi.

Społeczeństwo żydowskie również nie usuwa się od pracy dla Ligi, a skupione we własnych kołach, daje wszelką pomoc w rozmaitych formach.

Szczególnie imponująco wypadł obchód Tygodnia L. O. P. P. w Wolbromiu, gdzie w uroczystościach wzięła udział niespotykana dotychczas liczba ludności, sięgająca ponad 4000 osób. Urządzane w czasie Tygodnia pokazy odkażania terenu po zaimprowizowanej plamie chemicznej, przeprowadzone przez drużyny O. P. G. z użyciem materjałów dymotwórczych i gazowych wzbudziły zrozumiałe zainteresowanie, nasuwając widzom poważne refleksje.

Również i wyniki finansowe przewyższyły oczekiwania, dając kwotę zł. 2218.53 w zysku, co biorąc pod uwagę ogólne ubóstwo i wybitnie rolniczy charakter powiatu jest niemałym sukcesem.

10-TY TYDZIEŃ L. O. P. P. W MOŚCICACH.

10-ty Tydzień L. O. P. P. w Mościcach w roku bieżącym miał przebieg niezwykle urozmaicony, z powodu przypadającego jednocześnie jubileuszu 10-lecia. Komitet miejscowy z inż. Jaworskim na czele włożył wiele pracy i energji, aby szeregiem ciekawych imprez, ściągnąć uwagę całej miejscowości i okolicznej ludności na znaczenie i działalność L. O.P. P.

Tydzień rozpoczęto nabożeństwem w miejscowej kaplicy, poczem otwarto wystawę sprzętu przeciwgazowego, będącego własnością mościckiego oddziału L. O. P. P. Wystawę zwiedziło kilkaset osób. Wzbudziła ona zainteresowanie i uznanie zarówno laików, jak i fachowców z dziedziny obrony przeciwgazowej.

W czasie tygodnia urządzono też 2 wzloty balonów kulistych z kpt. Kraczkiewiczem i por. Pomaskim, jako pilotami. Drugi lot był połączony z wyścigiem samochodowym za balonem. W sobotę 17 b. m. Komitet urządził wianki nad Dunajcem z licznemi atrakcjami na dochód L. O. P. P. Liczne rzesze mościczan spędziły całe popołudnie i wieczór przy dźwiękach muzyki i świetle ogni sztucznych na uroczem wybrzeżu Dunajca.

Na zakończenie Tygodnia staraniem Komitetu odbył się pokaz obrony przeciwlotniczej biernej na boisku obok Strzelnicy w Mościcach. W pokazie tym pod kier. inż. St. Żabickiego brały udział oddziały miejscowej Straży ogniowej, drużyny odkażające i sanitarne L. O. P. P., oraz liczna grupa pozorująca.

Rzesza zgromadzonej publiczności miała sposobność do rozważania na temat grozy przyszłej wojny lotniczo-gazowej, przyglądając się akcji ratunkowej wśród huku petard, ognia płonącego domu, oraz dymów przesłaniających, i chmury drażniących gazów.

Całość tegorocznego Tygodnia pozostawiła silne wrażenie, efektem realnym zaś było pozyskanie kilkuset nowych członków L. O. P. P.

OBCHÓD X-LECIA L. O. P. P. W ŁAZACH.

Obchód X-lecia L. O. P. P. był zorganizowany w Łazach przez połączone Zarządy miejscowych Kół kolejowych Nr. 12 i Nr. 61. W niedzielę dnia 14 maja o godz. 10-eq z placu przed dworcem kolejowym ruszył do kościoła liczny pochód z propagandowemi transparentami i kolejową orkiestrą na czele. Podczas nabożeństwa ksiądz proboszcz A. Opalski wygłosił podniosłe kazanie, nawołując ludność do popierania L. O. P. P.

Po nabożeństwie na placu Kolejowej Straży Pożarnej odbyły się, urządzone przez Koło Nr. 12, pokazy ćwiczeń z maską przeciw gazową, niszczenia fal gazowych prądami wody i pracy drużyn ratowniczych, przyczem jeden z instruktorów Koła dawał przez tubę objaśnienia. Po południu około 400 osób zwiedziło wystawę przeciwgazową Koła Nr. 12.

W godzinach wieczorowych odbyły się akademja i przedstawienie na rzecz L. O. P. P., które zorganizowało Koło Nr. 61 wspólnie z K. P. W.

W dniach 16 i 17 maja publiczność zwiedzała wagon O. P. G., zaangażowany przez Koło Nr. 12. W ciągu całego tygodnia była prowadzona przez obydwa Koła kwesta do puszek, przyczem Koło Nr. 12, w celach propagandowych i dla osiągnięcia lepszych wyników kwesty, wysłało na miasto „podwórkową" orkiestrę w maskach przeciwgazowych.

Tydzień X-lecia był zakończony w dniu 21 maja pochodem propagandowym i, urządzonym przez Koło Nr. 12, pokazem pracy drużyn odkażających. Na żądanie publiczności były też powtórzone pokazy niszczenia fal gazowych prądami wody i pracy drużyn ratowniczych. Pokazy, wystawa, pogadanki i odczyty w wagonie O. P. G. wywarły duże wrażenie wśród ludności. Wskutek przeprowadzonej propagandy Związek Pracy Obywatelskiej Kobiet w Łazach utworzył Sekcję Pań przy Kole Nr. 12, a przy miejscowej gminie powstało nowe Koło L. O. P. P.

(M. J.).

Loty w pobliżu granicy państwa i przez granicę państwa

Dep. Lotn. Cywilnego Min. Komunikacji wydał ostatnio następujący okólnik:

„Loty zagranicę mogą być dokonywane jedynie na podstawie międzynarodowych umów lotniczych, zawartych pomiędzy Polską a państwami obcemi, a w braku tych umów, jedynie na zasadzie specjalnego pozwolenia państwa, do którego zamierza się dokonać lotu.

Niezależnie od konieczności zachowania warunków ustępu poprzedniego, zarówno statek powietrzny, jak i jego załoga powinny być zaopatrzone w przepisane przez polskie prawo lotnicze i umowy międzynarodowe dokumenty lotnicze, a ponadto załoga i pasażerowie statku powietrznego powinni posiadać przepisane paszporty zagraniczne wraz z odpowiedniemi wizami państw obcych.

Przy odlocie zagranicę oraz powrocie z zagranicy, granice Państwa mogą być przelatywane jedynie w miejscach do tego celu wyznaczonych.

Loty wewnętrzne w pobliżu granic Państwa winny być dokonywane z zachowaniem wszelkich środków ostrożności i w odległości conajmniej od 2 do 5 km. od linji granicznej (specjalne środki ostrożności winny być przedsiębrane w dnie niepogody i mgliste), by nie spowodować nieostrożnego, a nielegalnego wkroczenia do obszaru obcego państwa i nie narazić się na zmuszenie do wylądowania i wszelkie inne wypływające z tego konsekwencje.

Reasumując powyższe, oraz zaznaczając, że nieprzestrzeganie powyższych warunków naraża odnośne władze polskie na interwencje władz obcych, Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że osoby winne nielegalnego przekroczenia granicy Państwa drogą powietrzną, będą, niezależnie od konsekwencyj, jakie poniosą na obszarze państwa obcego, pociągane do odpowiedzialności karnej z art. art. 19 i 22 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 23 grudnia 1927 r. o granicach państwa (Dz. U. R. P. Nr. 117, poz. 996), które przewidują dla tego rodzaju przekroczeń kary aresztu lub więzienia do jednego roku i grzywnę do 10.000 zł. lub jedną z tych kar, o ile dany czyn według powszechnych ustaw karnych nie podlega karze surowszej.

Przewodniczący Komitetu Red.: *Józef Relidzyński.* WYDAWCA: Zarząd Główny L. O. P. P.
Redaktor: *Zenon Wyrzykowski.* Telefon Red. i Adm. 311-48.

Druk. Mazowiecka, Szpitalna 1, tel. 649-04

„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Marszałkowska 138, telefon 547-60

Rozkład lotów

ważny od 1 maja do 31 sierpnia 1933 roku

Czas lokalny

o. 15.30 p. 17.40	**Warszawa** **Gdańsk (Danzig), Gdynia**	p. 11.30 o. 9.20
o. 15.45* p. 17.35*	**Warszawa** **Bydgoszcz**	p. 9.50* o. 8.00*
o. 16.00 p. 18.10	**Warszawa** **Poznań**	p. 10.10 o. 8.00
o. 16.30 p. 18.30	**Warszawa** **Katowice**	p. 10.00 o. 8.00
o. 6.50 p. 8.35 o. 9.00* p. 11.00* o. 11.15* p. 12.05*	**Warszawa** **Kraków** **Kraków** **Brno** **Brno** **Wien**	p. 19.15 o. 17.30 p. 17.05* o. 10.05* p. 14.50* o. 14.00*
o. 17.45* p. 18.25*	**Kraków** **Katowice**	p. 8.30* o. 7.50*
o. 7.10 p. 9.45 o. 10.10* p. 13.40* o. 14.10* p. 16.00*	**Warszawa** **Wilno** **Wilno** **Riga** **Riga** **Tallinn**	p. 17.40 o. 15.05 p. 14.40** o. 13.10** p. 12.40** o. 10.50**
o. 10.30 p. 12.45 o. 13.10* p. 15.45* o. 16.10* p. 19.00* o. 8.50** p. 11.00** o. 11.30** p. 13.20**	**Warszawa** **Lwów** **Lwów** **Cernauti** **Cernauti** **Bucuresti** **Bucuresti** **Sofija** **Sofija** **Thessaloniki**	p. 15.20 o. 13.05 p. 12.40** o. 12.05** p. 11.40** o. 8.40** p. 14.30* o. 12.20* p. 11.56* o. 10.00*

Objaśnienie znaków:

O — odlot — dapert.
P — przylot — arrivée.
* — samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki — service: lundi, mercredi, vendredi.
** — samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty — service: mardi, jeudi, samedi.

Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „L O T" nabywać można również w „Ośrodku propagandowym" L. O. P. P. Warszawa, Ś-to Krzyska 12 telefon 533-92.